



Escola Tècnica Superior d'Enginyers
de Camins, Canals i Ports de Barcelona

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

PROJECTE O TESINA D'ESPECIALITAT

Títol

**ELS NOUS SERVEIS DE TRANSPORT
I EL FUTUR DE VILAFRANCA DEL Penedès**

Autor/a

Jordi Gallart i Cañís

Tutor/a

Àlvar Garola i Crespo

Departament

Infraestructura del Transport i Territori

Intensificació

Transports

Data

2 de Juliol de 2009

ELS NOUS SERVEIS DE TRANSPORT I EL FUTUR DE VILAFRANCA DEL PENEDÈS



Escola Tècnica Superior d'Enginyers
de Camins, Canals i Ports de Barcelona

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

Autor: Jordi Gallart i Cañís

Tutor: Àlvar Garola i Crespo

ETSECCPB

AGRAÏMENTS

Vull agrair la col·laboració de totes aquelles persones i institucions que han fet possible la realització d'aquesta tesina.

En primer lloc al tutor de la tesina, Àlvar Garola i Crespo per guiar-me durant tot aquest temps. Sobretot al principi, durant el període de recollida d'informació i alhora de certa incertesa, on ell sempre va confiar en aquesta tesina.

A en Ramon Novell i Pujadas com a representant de l'adEg i a en Francesc Simó i Espert i a en Miquel Àngel López i Puig de la UEP per la seva col·laboració en les entrevistes realitzades.

A la meua família, amics i companys que m'han fet costat al llarg de tot aquest temps i que sense ells tampoc hauria estat possible la realització d'aquesta tesina.

Autor: Jordi Gallart i Cañís

Tutor: Àlvar Garola i Crespo

RESUM

El pas de l'AVE per Vilafranca del Penedès, a banda de possibilitar el soterrament i cobriment de les vies, permetrà la utilització de la nova infraestructura d'alta velocitat, connectant els principals nodes del territori amb serveis de tren directe o semidirecte amb velocitat comercial alta, de fins a 220 km/h, creant 5 línies de tren d'altres prestacions per enllaçar Figueres, Girona, Barcelona, Vilafranca, Tarragona, L'Aldea i Lleida.

Vilafranca té la oportunitat de sumar-se molt aviat al grup selecte de ciutats que en principi quedaran connectades a través del tren Regional d'altres prestacions.

L'objectiu d'aquest estudi constitueix en intentar predir les repercussions que el tren d'alta velocitat tindrà a Vilafranca del Penedès, per anticipar de manera coherent les necessitats futures més adequades.

Res millor que comparar les experiències d'aquelles ciutats que ja gaudeixen dels beneficis de l'alta velocitat, i a partir d'elles, establir semblances, aprofitar encerts i preveure descuits.

Per a profunditzar en el coneixement de les mesures, s'ha recorregut a l'estudi de l'experiència prèvia europea, i més profundament, a les petites ciutats de la xarxa francesa d'alta velocitat com Mâcon, Montchanin, Vêndome, Haute-Picardie, Valence, Avignon i Aix-en-Provence, a més dels casos de Ciudad Real i Puertollano a Espanya.

L'experiència acumulada d'aquestes xarxes posa de manifest la gran incidència d'aquestes noves infraestructures no únicament a nivell del sistema de transport, sinó en el conjunt tant de la societat com de l'economia.

Analitzades les petites ciutats que disposen d'alta velocitat, s'estudia l'estat actual de Vilafranca del Penedès. D'aquí se n'extreu els trets principals de la seva situació i evolució socio-econòmica, l'activitat econòmica del territori amb el posterior anàlisi dels diferents sectors, i el sistema d'infraestructures actual.

A partir de l'estudi d'aquestes xarxes, i de la situació actual de la capital de l'Alt Penedès, es plantegen diferents hipòtesis de creixement en funció de l'escenari considerat, com de creixement de població, dels diferents sectors econòmics com indústria, serveis, hoteleria i turisme, comerç i habitatge, i posteriorment se'n comprova si el plantejament vigent vilafranquí pot absorbir-ne el creixement que se'n preveu, avaluant les reserves de sòl tant residencial com industrial que contempla el nou pla urbanístic de Vilafranca, per cadascun dels tipus de creixement considerat.

Tant de la investigació de les xarxes europea, francesa i espanyola, de les hipòtesis com de les entrevistes realitzades als agents econòmics locals, s'extreuen una sèrie de propostes i recomanacions de les estratègies a aplicar amb la voluntat de que la capital de l'Alt Penedès es beneficiï de l'impacte i esdevingui el nucli central entre la Regió Metropolitana i el potencial industrial de Tarragona.

Finalment s'extreuen conclusions rellevants sobre alguna de les mesures que s'han demostrat adequades per a la optimització de l'arribada del nou ferrocarril a la vila, relatives a la previsió, gestió i promoció de determinades accions locals.

ABSTRACT

The passage of the AVE through Vilafranca del Penedès, apart from the enabling the coverage of the railway, allows the use of new high speed infrastructure, connecting the major nodes in the region with direct train services or semi direct commercial high-speed, up to 220 km/h, creating 5 high quality train lines to link the cities of Figueres, Girona, Barcelona, Vilafranca, Tarragona, L'Aldea and Lleida.

Vilafranca has the opportunity to join a select group of cities within the following years that are supposed to be connected with the Regional high quality train.

The aim of this study is to try to predict the impact that the high rail speed will have in Vilafranca del Penedès, to anticipate the future needs in the most appropriate way.

Nothing better to compare the experiences of those cities that has already enjoyed the benefits of high speed, in order to establish similarities from them, take its achievements and foresee any problems.

To study in depth the knowledge of the measures, a study of the previous European experience has been realised, and specially, focusing into small towns on the French high speed network such as Mâcon, Montchanin, Vendome, Haute-Picardie, Valence, Avignon and Aix-en-Provence, and the cases of Ciudad Real and Puertollano in Spain.

The experience of these networks reveals the high incidence of these new infrastructures, not only at the level of the transportation system, but also on the whole society and economy.

Once analyzed the small towns that have high-speed access, the study will focus on the current state of Vilafranca del Penedès. From this status has been obtained the key features of its situation and socio-economic evolution, economic activity in the area, with the analysis of different economic sectors, and the current infrastructure.

From the study of these networks, and the current situation in the capital of the region Alt Penedès different scenarios has been considered. Population growth, the various economic sectors (such as industry, services, hotels and tourism, commerce and housing), and afterwards the study checks whether or not the current approach of Vilafranca can absorb the growth that is expected, evaluating stocks of residential land or industrial so the new plan includes urban Vilafranca, for each type of growth considered.

Both of the research networks in Europe, French and Spanish, as the hypothesis of interviews conducted by local operators, to extract a number of proposals and recommendations of strategies to implement with the will that the capital of Alt Penedès gets benefit from the impact and become the core urban region between the Metropolitan Region and Tarragona's industrial potential.

Finally, relevant conclusions are drawn on some of the measures which have proved to be suitable for the optimization of the arrival of the new railway to the town, when it comes to the forecast, management and promotion of certain local actions.



INTRODUCCIÓ	1
CAPÍTOL I: L'EFFECTE DEL TAV EN CIUTATS PETITES	3
1 LES XARXES D'ALTA VELOCITAT EUROPEES I LES SEVES ESTRATÈGIES PER A LES ESTACIONS INTERMÈDIES: ITÀLIA, ALEMANYA, FRANÇA I ESPANYA	3
1.1 La xarxa italiana d'alta velocitat i les seves parades intermèdies	3
1.2 La xarxa alemanya d'alta velocitat i les seves estacions intermèdies.....	4
1.3 La xarxa francesa d'alta velocitat i les seves estacions intermèdies	5
1.4 La xarxa espanyola d'alta velocitat i les seves estacions intermèdies	6
2 EL CAS FRANCÈS: MÂCON, MONTCHANIN, VÊNDOME, HAUTE-PICARDIE, VALENCE, AVIGNON I AIX-EN-PROVENCE	9
2.1 Localització de les estacions de TGV.	9
2.1.1 Estació perifèrica aïllada.....	9
2.1.2 Estació central.	9
2.1.3 Estació perifèrica connectada.....	10
2.2 Característiques de les estacions perifèriques franceses.....	10
2.2.1 Efectes en la mobilitat	11
2.2.2 Localització de l'estació respecte de la ciutat	12
2.2.3 L'escala territorial de l'estació.....	13
2.2.4 Desenvolupament de l'entorn de l'estació	14
2.2.5 L'ús residencial vinculat a l'estació d'alta velocitat.....	24
3 EL CAS ESPANYOL: CIUDAD REAL I PUERTOLLANO	25
3.1 Efectes sobre la mobilitat	25
3.2 Efectes sobre el plantejament urbanístic, sectors econòmics i aparició de nous projectes a escala territorial.....	27
CAPÍTOL II: VILAFRANCA DEL Penedès, ESTAT ACTUAL	37
1 TERRITORI I POBLACIÓ	37
1.1 Vilafranca del Penedès.....	37

1.2	El terme municipal.....	38
1.3	La vinya	38
2	SITUACIÓ I EVOLUCIÓ SOCIO-ECONÒMICA.....	39
2.1	Població.....	39
2.1.1	Evolució demogràfica: trets principals.....	39
2.1.2	Característiques demogràfiques	42
2.1.3	Distribució de la població	43
2.2	Activitat i renda.....	44
2.3	Ocupació i mercat laboral	45
2.4	Habitatge	47
2.5	Mobilitat.....	49
3	L'ACTIVITAT ECONÒMICA AL TERRITORI.....	50
3.1	Estructura econòmica: trets principals.....	50
3.2	Agricultura	53
3.3	Indústria	54
3.4	Construcció.....	56
3.5	Serveis.....	56
3.5.1	Hoteleria i turisme.....	58
3.5.2	Comerç.....	59
4	SISTEMA D'INFRAESTRUCTURES	60
4.1	El sistema d'infraestructures de comunicació com a suport de la xarxa de transport públic: Situació actual	61
4.1.1	El transport de viatgers per ferrocarril: Rodalies RENFE	62
4.1.2	Dades bàsiques d'oferta i de demanda.....	62
	CAPÍTOL III: HIPÒTESI DE FUTUR.....	65
1	ESCENARIS DE CREIXEMENT DE POBLACIÓ A VILAFRANCA DEL Penedès	65
2	HIPÒTESI DE L'ACTIVITAT ECONÒMICA.....	71
2.1	Hipòtesi d'indústria	71
2.2	Hipòtesi d'hoteleria i turisme.....	73
2.3	Hipòtesi de serveis	75
2.4	Hipòtesi de comerç.....	76

2.5	Hipòtesi d'habitatge: Escenari Ciudad Real	77
CAPÍTOL IV: VILAFRANCA POT ABSORBIR EL CREIXEMENT?		81
1	EL MODEL DE CIUTAT DE LA VILAFRANCA DEL FUTUR: QUÈ EN DIU EL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL?	81
2	EL SISTEMA FERROVIARI I LES PREVISIONS FERROVIÀRIES	85
2.1	Traçats ferroviaris	85
2.2	Estacions	85
2.3	Trens Regionals d'altres prestacions	86
2.3.1	Definició de l'àmbit territorial d'anàlisi i escenari de referència.....	87
2.3.2	Selecció de criteris per a la definició de serveis.....	87
2.3.3	Anàlisi del sistema d'oferta/demanda a l'àmbit	88
2.3.4	Quadre sinòptic dels serveis proposats	89
3	EL COBRIMENT DE LES VIES, UNA OPORTUNITAT HISTÒRICA	90
4	AVALUACIÓ DE LA CAPACITAT D'ACOLLIDA DE VILAFRANCA DEL Penedès .	92
4.1	Reserva de sòl residencial.....	92
4.2	Reserva de sòl industrial	94
CAPÍTOL V: OPINIÓ DELS AGENTS ECONÒMICS LOCALS.....		97
1	PRINCIPALS ENTITATS DE PROMOCIÓ ECONÒMICA TERRITORIAL.....	97
1.1	Unió Empresarial del Penedès (UEP).....	97
1.2	Associació d'Empresaris del Garraf, Alt Penedès i Baix Penedès (adEg).	105
CAPÍTOL VI: PROPOSTES I RECOMANACIONS.....		113
1	INDÚSTRIA	113
2	SERVEIS	117
3	COMERÇ.....	118
CONCLUSIONS		121

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES	125
ANNEX 1: ENQUESTA DE NECESSITATS EMPRESARIALS.....	129
ANNEX 2: LA COMPETITIVITAT DE L'ALT PENEDEÈS	137
ANNEX 3: POUM	139
ANNEX 4: EL TREN I VILAFRANCA, UNA REALITAT DE FUTUR	154
ANNEX 5: ARTICLES BUTLLETI "VILAFRANCA EN MARXA"	170
ANNEX 6: NOTÍCIES RELACIONADES	175

INTRODUCCIÓ



L'arribada del tren d'alta velocitat ha significat per Vilafranca del Penedès la possibilitat modificar les seves condicions d'accessibilitat amb l'arribada d'una nova parada de trens regionals d'altres prestacions, fet que implica canvis potencials en les seves condicions econòmiques, socials i urbanístiques.

El pas de l'AVE per Vilafranca, a banda de possibilitar el soterrament i cobriment de les vies, permetrà que la nova infraestructura ferroviària pugui ser utilitzada per altres tipus de trens com els Regionals d'altres prestacions, que amb l'aplicació del nou Estatut passaran a ser competència de la Generalitat.

Aquest servei utilitzaria les vies d'ample europeu per a una dotació de transport regional de passatgers i s'aprofitaria l'actual traçat ferroviari i les estacions dels pobles per establir una xarxa local, complementària a la regional.

Els serveis Regionals han de potenciar les comunicacions entre Lleida i Figueres. És en aquest format de Regionals d'altres prestacions on Vilafranca pot i ha de jugar el seu paper. La seva posició és de frontissa en front del nucli central de la Regió Metropolitana vers el potencial industrial de Tarragona, junt amb els respectius ports i aeroports.

Vilafranca ha d'aprofitar-se d'aquesta situació privilegiada i de la infraestructura de la línia d'alta velocitat per convertir-se en el centre neuràlgic del Penedès i d'una zona d'influència que se situa entre les àrees metropolitanes de Barcelona i de Tarragona.

La infraestructura de la base de muntatge de la nova línia de ferrocarrils d'alta velocitat, a 1.7km al nord-est del municipi que, sumat a la propera construcció de la variant de la carretera C-15, converteixen aquell punt en idoni per afavorir la intermodalitat (vehicle privat, transport públic, transport ferroviari i rodalies).

Davant de la imminent incorporació de Vilafranca del Penedès a la xarxa d'aquestes característiques, és raonable l'existència d'una inquietud sobre quines han de ser les estratègies adequades que una petita ciutat pot desenvolupar per a optimitzar l'efecte positiu del tren, o minimitzar en la mesura que sigui possible les repercussions negatives. Precisament l'objectiu d'aquests recursos és l'objectiu de la tesina "ELS NOUS SERVEIS DE TRANSPORT I EL FUTUR DE VILAFRANCA DEL PENEDÈS".

L'estudi se centra en la pràctica europea, en països on el sistema d'alta velocitat pugui considerar-se similar a l'espanyol (aquests són Itàlia, França i Alemanya). A partir d'una primera anàlisi de les seves característiques se'n desprèn la similitud de l'esquema francès amb l'espanyol i les diferències amb els sistemes alemany i italià. A continuació se n'estudia l'experiència de més de vint anys de la xarxa francesa d'alta velocitat, la major d'Europa, i a Espanya s'estudia l'estat actual dels cassos de ciutats espanyoles considerades petites amb estació a la perifèria.

Per mitjà de l'evolució de les xarxes europea, francesa i espanyola s'intenta predir les repercussions que tindrà el tren regional d'altres prestacions a Vilafranca del Penedès i anticipar de manera coherent les respostes més adequades.

Per fer-ho, es desenvolupen diferents escenaris, on es compara les experiències d'aquelles petites ciutats espanyoles i franceses que ja gaudeixen dels beneficis de l'alta velocitat per, a partir d'elles, extreure'n similituds, aprofitar encerts i preveure'n errors.

L'estudi es planteja com una investigació socio-econòmica, les bases de la qual són la recerca i anàlisi de documentació prèvia i l'extracció de conclusions i propostes basades en l'experiència.

La documentació prèvia s'obté després d'una exhaustiva labor d'investigació en els àmbits acadèmics (bibliografia especialitzada, etc.) i estadístic (dades a través de l'Instituto Nacional de Estadística, l'Institut d'Estadística de Catalunya o l'Institut de Estadística de Castilla la Mancha, entre altres fonts).

Una bona part de l'esforç ha estat concentrat en la "posada al dia" de les dades de planejament i ocupació del territori, amb l'objectiu de prendre com a punt de partida de Vilafranca la situació més pròxima possible a la realitat actual.

El primer pas en l'estudi ha estat el recull del planejament vigent i la comprovació del seu estat de desenvolupament, per tal de poder elaborar diferents hipòtesis i valorar el que hi ha programat actualment.

Amb els valors resultants es plantegen els diferents escenaris de creixement de població i necessitat de sòl treballant amb les densitats actuals. La teoria d'escenaris desenvolupada permet executar un seguit de perfils d'hipòtesis sobre l'evolució de cadascun dels sectors econòmics i obtenir algunes dades numèriques que serveixen per a donar suport les explicacions.

Finalment, a partir de les hipòtesis plantejades i de l'estudi de l'evolució de les xarxes europea, francesa i espanyola s'obtenen algunes conclusions sobre la idoneïtat de determinades estratègies a aplicar a Vilafranca del Penedès.

Es tracta de mesures que abasten aspectes com la previsió i protecció de sòls abans de l'arribada del tren d'alta velocitat; la gestió d'aquests sòls en forma de desenvolupaments urbanístics i dels serveis de transport interprovincials, comarcals o locals; o la promoció dels diferents sectors econòmics locals sensibles al potencial efecte del tren en el nucli.

Confio que aquest estudi, per la informació i el coneixement que aporta, es pugui convertir en un instrument al servei del progrés social i econòmic de Vilafranca del Penedès i de l'Alt Penedès.

CAPÍTOL I: L'EFFECTE DEL TAV EN CIUTATS PETITES



1 Les xarxes d'Alta Velocitat europees i les seves estratègies per a les estacions intermèdies: Itàlia, Alemanya, França i Espanya

En aquest apartat del primer capítol, es pretén conèixer la manera en que els diferents països amb esquemes comparables a l'espanyol, afrontaran la incorporació de l'alta velocitat a les seves estructures urbanes.

A continuació s'analitza els tipus d'alta velocitat de cadascun d'aquests països amb l'objectiu de trobar casos assimilables a l'espanyol i que en permetin determinar les característiques que fan que els seus efectes territorials es produeixin.



Figura 1. Països europeus amb xarxa d'alta velocitat

1.1 La xarxa italiana d'alta velocitat i les seves parades intermèdies

La xarxa italiana d'alta velocitat neix amb la intenció de solucionar els greus problemes de saturació del corredor Nord-Sud del país i amb l'objectiu de que pugui ser utilitzada tant pel transport de mercaderies com de passatgers, Cavagnaro, M. (1988).

El sistema ferroviari italià d'alta velocitat té algunes característiques que el diferencien de l'espanyol o del francès. Aquestes diferències s'observen amb el fort recolzament físic en la xarxa existent que, contràriament a la idea francesa de crear una nova línia, el que es pretén és duplicar les línies de manera que se'n mantingui el servei combinant trens ràpids durant el dia amb altres més lents i de mercaderies durant la nit.

Un altre tret característic de la xarxa és l'intent de complementar el servei existent per mitjà de l'alta velocitat. No s'ofereix un nou servei, sinó que es vol utilitzar l'alta velocitat per a la regeneració de tot el sistema de ferrocarrils nacional, Billardon, A. (1992).

S'ha de tenir present que la política seguida durant constitució de la xarxa té repercussions en la ubicació de les estacions intermèdies. En el cas italià, el traçat del ferrocarril convencional i el d'alta velocitat es connecten al llarg del recorregut almenys cada 35 km. Aquests punts de connexió es produeixen en aquelles ciutats amb alta velocitat.



Figura 2. Xarxa italiana d'alta velocitat

1.2 La xarxa alemanya d'alta velocitat i les seves estacions intermèdies

La xarxa d'alta velocitat alemanya s'inaugura al 1991 amb la línia entre Hannover i Würzburg. Aquesta línia està dissenyada per a un tràfic mixt, aprofitant en bona part la línia existent per a l'alta velocitat. Durant el dia la línia s'utilitza per a passatgers, ja sigui en trens d'alta velocitat o convencionals, i durant la nit pel transport de mercaderies, excepte en el tram Colonia-Frankfurt, Grübmeier, J. (1989).

Aquest sistema doble s'ha desenvolupat per diferents motius: Per un costat l'estructura territorial alemanya obliga a la creació d'una xarxa poc centralitzada i estesa en el territori. D'altra banda, la pròpia densitat del país no permet una ocupació de sòl generosa amb les línies d'alta velocitat, fet que implica que l'ocupació de la nova línia ha de ser mínima.

El plantejament de la xarxa d'alta velocitat alemanya es basa en que sempre que el traçat existent permeti arribar a una velocitat de 200 km/h amb l'adequació de la línia existent, no se'n construirà una de nova.

La nova línia de Colonia-Frankfurt té una altra intenció. No té parades intermèdies i ha sigut plantejada com a un projecte diferent, actuant de manera semblant al pont aeri, en el que la intenció és garantir un temps de viatge mínim entre les dues ciutats.

A excepció de la línia comentada, la coordinació entre els nous traçats i els convencionals permet, com també succeeix en el cas italià, que els punts de parada es localitzin en llocs accessibles a altres mitjans de transport, de manera que cap estació alemanya és prevista sense connexió amb la xarxa clàssica, Billardon, A. (1992).

Tot i l'encert de les estratègies alemanyes, no és fàcil la seva aplicació al cas espanyol. Quan parlem del perfil de les estacions alemanyes en ciutats petites, són moltes les diferències que separen la nostra realitat social i territorial amb la germànica.

El territori alemany presenta una densitat territorial, així com una tradició de l'ús del transport públic, que fa que l'àrea d'atracció d'una estació sigui molt superior al de qualsevol altra estació europea d'alta velocitat, Menéndez, J.M. "Et al", Coronado, J.M., Guirao, B., Rodríguez, F.J., Ribalaygua, C., Rivas, A. i Ureña, J.M. (2002). D'altra banda existeix una forta tradició del lloc de l'estació com a focus d'activitat de la ciutat i nus de comunicacions.

Aquesta capacitat d'atracció d'activitat a l'estació es deu a diversos motius físics i socioeconòmics i es reforça per la capacitat de col·laboració entre Ajuntaments i la companyia ferroviària per a la realització de plans urbans al voltant de les noves estacions.

Les estacions són part d'un projecte de reforma de l'entorn de l'estació, en el que la ciutat col·labora en la millora de l'accessibilitat a la terminal i la companyia ferroviària cedeix terrenys per a l'ús públic. Aquest tractament des del criteri de l'aprofitament públic està lluny de succeir en el nostre país.



Figura 3. Xarxa Alemanya d'alta velocitat

1.3 La xarxa francesa d'alta velocitat i les seves estacions intermèdies

L'esquema francès parteix d'una estructura radial i se'n poden destacar quatre moments de creixement de la xarxa, començant per la línia París-Lió. Aquesta línia d'alta velocitat neix per a intentar cobrir les necessitats de mobilitat d'un corredor que en aquell moment es trobava saturat.

L'objectiu era connectar els nuclis de París i Lió en el menor temps possible, motiu pel qual es decideix construir una via adequada a l'alta velocitat en un traçat específic que en garanteixi un temps de trajecte suficientment curt com per a oferir un servei competitiu amb l'aeri.

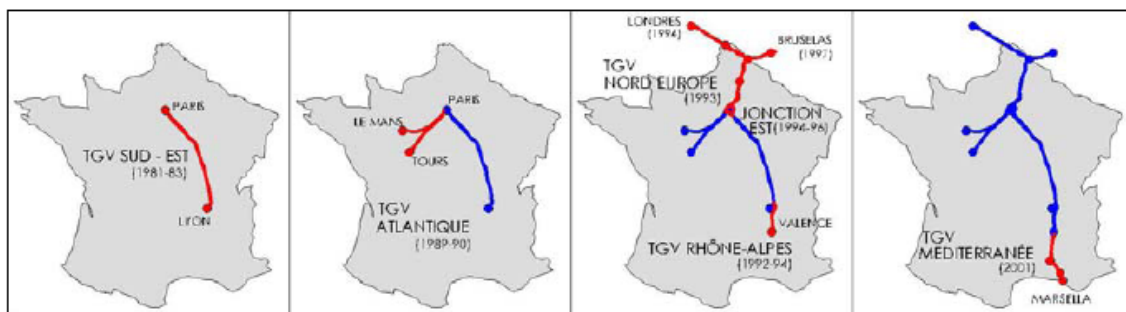


Figura 4. Evolució de la xarxa d'alta velocitat francesa fins a 2003.

Es constaten fonamentalment quatre moments de creixement de la xarxa: Primera línia París-Lió al 1981; Segona línia cap a l'Atlàntic al 1989; Entre 1994 i 1996 desenvolupament de la xarxa i creixement cap al Nord i última línia cap al Sud al 2001. (En vermell s'assenyalen noves línies de cada etapa).

Si la vocació de la línia de 1981 era expressament la d'unir dues ciutats en el menor temps i amb el menor número de parades possible, a partir de la crisi del sistema ferroviari dels anys 90 a causa de la ràpida expansió i la no immediata rendibilitat de les inversions, juntament amb les diferents característiques de la demanda en altres parts del país, porten a una modificació de la filosofia ferroviària francesa, que es preocuparà més per les parades intermèdies, Rouvillois, P. (1995).

La coordinació amb altres modes de transport es manifesta tant en el transport aeri a principis de la última dècada, com en el ferrocarril convencional en les intervencions realitzades en els últims anys.

A diferència de les polítiques dels primers anys, on l'estació d'alta velocitat s'independitzava del territori, el criteri actual és el de la creació de connexions amb la xarxa convencional de ferrocarril i l'adequació del major número de línies velocitat alta, en lloc de construir traçats nous. La xarxa francesa continua desenvolupant-se sota dos punts claus: El primer és la constitució d'una xarxa coherent amb el sistema territorial d'assentaments i el segon, l'expansió cap als països veïns.

La política d'expansió territorial implica també una determinada filosofia en relació al disseny, localització i accés a les estacions. La política manejada per la companyia francesa SNCF fins ara, ha sigut similar a les de les últimes línies realitzades a Espanya: a una ciutat considerada mitjana-gran (100.000 habitants) li correspon una estació central, mentre que una ciutat més petita, és servida per una estació allunyada del nucli urbà.

1.4 La xarxa espanyola d'alta velocitat i les seves estacions intermèdies

La inauguració de la línia Madrid - Sevilla el 21 d'abril de 1992 marca el començament de la xarxa d'alta velocitat espanyola que, coincidint amb la francesa, té l'origen en un corredor saturat entre la capital i el Sud del país. Setze anys més tard s'inaugura la segona línia en direcció est (línia Madrid - Barcelona).

Tal i com succeeix en el cas francès, les ciutats que obtinguin la millora de les línies existents, tindran sense cap mena de dubte l'estació dins de la ciutat, mentre que aquelles que es beneficiïn del nou traçat tindran, l'estació tindrà dues possibles ubicacions: central en el cas de d'una ciutat suficientment gran, i perifèrica quan les condicions no afavoreixin l'accés a una ciutat de pocs habitants.

Si les primeres estacions intermèdies en la xarxa Madrid - Sevilla es van situar molt pròximes (és el cas de Ciudad Real) o integrades en els entorns urbans de les ciutats (Puertollano i Córdoba), aquesta política ha experimentat certa variació, Ureña, J.M. (2002). La tendència francesa d'ubicació de l'estació a la perifèria de les ciutats intermèdies, servant les ciutats amb una altra estació central, sembla ser el nou model que segueix la nostra xarxa nacional.

Així, si observem la Taula 1, veiem ciutats de menys de 100.000 habitants, com Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Segòvia (i probablement Zamora i Palència), amb una ubicació

excèntrica de la nova estació d'alta velocitat. Les ciutats de Puertollano, Calatayud o Toledo representen una excepció a aquests casos de ciutats petites, que se sumen a l'heterogeni grup de ciutats de menys de 200.000 habitants amb estació central. Entre aquestes últimes trobem diferents casos: des de les estacions integrades al cor de la ciutat, amb un gran potencial urbà (com el cas de Valladolid), fins a aquelles que creen un nou espai a la ciutat, com Saragossa, on l'estació queda al límit del nucli consolidat.

Ciutat	Població (2001)	Ubicació de l'estació
Saragossa	614.906	Nova centralitat al límit ciutat
Valladolid	316.580	Central
Córdoba	308.072	Central
Alacant	284.580	Central
Burgos	166.187	Nova centralitat al límit ciutat
Salamanca	156.368	No decidida
Albacete	148.934	Central
Tarragona	113.129	Perifèrica
Lleida	112.119	Central + possible futura perifèrica
Palència	79.797	Perifèrica en discussió
Toledo	68.382	Central + possible futura perifèrica
Guadalajara	68.248	Perifèrica
Zamora	64.845	No decidida
Ciudad Real	63.251	Perifèrica
Segòvia	54.368	Perifèrica
Puertollano	48.086	Central
Cuenca	46.341	Perifèrica
Calatayud	18.019	Central

Taula 1. Situació de l'estació de les ciutats amb Alta Velocitat de menys de 100.00 habitants.

Un cop realitzat l'anàlisi de les principals xarxes d'alta velocitat europees, l'objectiu és buscar aquells exemples que s'assemblin al cas de Vilafranca del Penedès. Per tant, es continuarà l'estudi d'aquelles xarxes d'alta velocitat que continguin ciutats intermitges i petites per tal de treure'n conclusions vàlides i aplicables en el cas de la capital de l'Alt Penedès. Per fer-ho, es divideix les xarxes nacionals de França, Itàlia, Alemanya i Espanya en dos grans grups, Rodríguez, F. J., Ribalaygua, C. i Guirao, B. (2002):

- *Grup format per Itàlia i Alemanya*

La seva filosofia és la d'una xarxa adaptada a la infraestructura existent, i un sistema d'explotació que permet aprofitar les estacions centrals per a la alta velocitat. En aquest grup, la relació entre la xarxa territorial existent i la nova d'alta velocitat és inevitable.

La creació d'un sistema compatible amb el ferrocarril convencional a Itàlia permet que les estacions siguin les antigues parades centrals i que la línia envolti el nucli.

En el cas Alemany, les estacions centrals es converteixen en veritables nodes intermodals, punts d'encreuament de traçats i centre de gran activitat humana.

■ *Grup format per Espanya i França.*

Es basa en la creació de noves infraestructures independents i que ha portat a terme nombrosos casos de localització perifèrica de les noves estacions.

Tot i això, la creació de noves línies a França i Espanya permet una major independència de les estacions respecte de les estructures existents. De manera simplificada es pot dir que es recorre a la recuperació de les antigues estacions centrals només en els casos de grans ciutats, mentre que en aquelles més petites l'estació se situa a la perifèria.

A causa d'aquesta similitud de plantejaments, la xarxa francesa d'alta velocitat resulta ser la més adequada per a la comparació amb la xarxa espanyola.

En primer lloc, la xarxa gala respon a un esquema radial centralitzat com el nostre. A més a més, ambdues xarxes neixen amb la vocació d'establir una nova trama independent de l'esquema territorial existent, i val la pena ressaltar que el cas francès avantatja a l'espanyol amb en una experiència superior en el cas de les estacions perifèriques.



Figura 5. Xarxa espanyola d'alta velocitat.

La necessitat de conèixer casos similars davant la imminència de la construcció de l'estació perifèrica a l'actual zona de muntatge de l'AVE a Vilafranca del Penedès fa inevitable la mirada a la gran quantitat de casos de ciutats franceses que, no només presenten característiques socioeconòmiques similars, sinó que ofereixen una evolució en el temps que pot anticipar errors y encerts en las estratègies locals.

2 El cas francès: Mâcon, Montchanin, Vêndome, Haute-Picardie, Valence, Avignon i Aix-en-Provence

2.1 Localització de les estacions de TGV.

La decisió final de la localització d'una nova parada depèn de múltiples factors. A causa de l'escala territorial d'aquestes decisions, estan més vinculades a raonaments polítics que no pas a aquells de caràcter tècnic, ja que les seves repercussions són urbanístiques.

Tot i que per part de la companyia SNCF no existeix cap declaració expressa sobre la idoneïtat d'un tipus d'estació o una altra, observant el tipus de localització elegit per a les ciutats servides pel TGV en els últims anys, Mannone, V. (1997) se'n pot treure una correlació entre la situació de l'estació i la seva època de construcció.

Es distingeixen, d'una banda, les ciutats capçalera de línia, i per un altre les parades intermèdies. Les primeres mantenen la seva localització central, mentre que les ciutats intermèdies mostren una tendència a ubicar l'estació a la perifèria, encara que presenten una evolució des de les dels primers anys fins a les actuals intermodals.

Seguint un ordre cronològic, coincidint amb l'expansió de la xarxa, es troben tres etapes per a les estacions d'alta velocitat en ciutats intermèdies de la línia.

2.1.1 Estació perifèrica aïllada.

L'estació perifèrica aïllada neix a Mâcon i Le Creusot (ambdues de 1981) com a conseqüència de la decisió d'un traçat nou, independent i sobreposat al teixit territorial preexistent. Bavoux, J. (1997), realitza l'anàlisi afirmant que en la primera fase de TGV la localització de l'estació s'assembla més a la d'un aeroport, ja que està condicionada per la seva accessibilitat per mitjà de l'automòbil, sense cap interès per vincular la nova estació a la xarxes urbanes existents. Aquestes estacions es localitzen en la nova línia per criteris de la SNCF i sense necessitat de coincidir amb qualsevol activitat o node territorial preexistent. El model es repeteix al 1989 a Vêndome, encara que amb altres estratègies de desenvolupament al seu entorn i cinc anys més tard a Haute-Picardie, en el punt intermedi de dues aglomeracions de cert pes.

2.1.2 Estació central.

A causa del èxit comercial del TGV, moltes ciutats reclamen una parada, però amb el convenciment que ha d'estar vinculada al centre de la ciutat perquè els seus efectes traspassin l'àmbit de la mobilitat.

Aquest fet fa que amb el naixement de la segona línia d'alta velocitat al 1989, comenci també un altre tipus d'estació a les ciutats petites: la central. A partir d'aquest moment, comença a transcendir la idea que el TGV pot ser una oportunitat per a la reordenació local i la recuperació de la vitalitat a centres històrics degradats.

2.1.3 Estació perifèrica connectada.

A partir de 2001 es tornen a construir estacions perifèriques, encara que amb diferències respecte de les primeres. Es tracta d'estacions que han ampliat la seva escala a la territorial, i que se situen en punts estratègics del territori perquè, amb la seva bona accessibilitat, garanteixin el major nombre d'usuaris possibles a la companyia ferroviària i sigui un punt d'accés per a un territori més ampli. Fent un petit incís al cas català, aquest és precisament el model d'estació d'alta velocitat que serveix el Camp de Tarragona, considerat com a punt estratègic entre les ciutats de Reus i Tarragona.

Continuant amb el cas francès, aquesta parada acostuma a ser preferida propera al nucli. Això permetrà la minimització dels temps d'accés a la xarxa d'alta velocitat per part de la seva població, la potenciació de l'activitat urbana i també la proximitat del seu nucli a mercats majors. De qualsevol manera, la proximitat de l'estació tractarà de ser aprofitada per a la creació de noves empreses i atracció de capital exterior, però també com una oportunitat per a la reestructuració interna del sector econòmic.

2.2 Característiques de les estacions perifèriques franceses.

La proposta de la nova estació intermodal de Vilafranca del Penedès se situa a la zona de la base de manteniment i muntatge de l'AVE , a 1,7 km de l'actual estació central de Rodalies.

La posició de l'estació a la base de muntatge, incorporarà un nou baixador de Rodalies per tal de que l'intercanvi i l'efecte xarxa no desapareguin. Aquest fet, sumat a la propera construcció de la variant de la carretera C-15, converteixen aquell punt en idoni per afavorir la intermodalitat (vehicle privat, transport públic, transport ferroviari i rodalies).

Donades les característiques de la futura estació vilafranquina, es proposa una anàlisi de les característiques que dibuixen el perfil d'aquest tipus d'estacions a França, analitzant i comparant aspectes com la coordinació amb altres modalitats de transport, la transformació de la seva escala local, la creació i característiques de polígons d'activitat i espais residencials vinculats, etc.

Durant les dues últimes dècades, es troba una gran varietat de ciutats petites amb estació a la seva perifèria, les quals han seguit diferents estratègies per a la seva incorporació. D'aquesta manera se'n podran extreure conclusions aplicables al cas de Vilafranca del Penedès.

Les ciutats intermèdies franceses amb estació a la perifèria tenen en comú el fet de ser poblacions de menys de 100.000 habitants (excepte en el cas de Avignon, de 130.000).

Pel que fa a l'anàlisi de les seves característiques i dels primers efectes, en destaquen tres aspectes rellevats: L'impacte sobre la mobilitat, els canvis en les relacions amb París i la freqüència de viatges TGV.

L'estudi s'ha dividit en quatre apartats que permeten analitzar les característiques del servei, la ubicació de l'estació respecte de la ciutat, les seves possibilitats de comunicació, l'escala del territori al que serveix i les particularitats de cada projecte i activitats al voltant de l'estació.

2.2.1 Efectes en la mobilitat

■ *L'impacte sobre la mobilitat*

El primer dels efectes a totes les estacions és l'augment de viatgers induïts pel tren d'alta velocitat. A Haute-Picardie, per exemple, es traslladen a l'any 360.000 persones cinc anys després de la seva inauguració, un nombre 5 vegades superior al de 1994, similar a l'increment de Vêndome (on s'ha passat de 29.200 viatges a 164.250 en cinc anys), Martí, J. i Hennenberg, J. (2000). Encara que el cas més significatiu d'augment de la mobilitat ha succeït a Le Creusot, que ha incrementat gairebé 7 vegades el nombre de viatges des d'abans de l'alta velocitat (registrava 51.000 al 1980 i cinc anys després de l'arribada del TGV en registra 353.100).

■ *Els canvis en les relacions amb París*

Pel que fa a les relacions amb París, els temps de viatge i la distància a la capital en determinen les diferències en els efectes. En aquest sentit, Plassard, F. (1990), assegura que les ciutats on els temps de viatge es troben per sota de l'hora de trajecte (aproximadament per sota dels 200 Km. de distància) són les grans beneficiades.

Aquest benefici es tradueix en majors relacions entre la gran ciutat i petita amb parada, creant una dependència que influeix de forma positiva entre ambdues ciutats, ja que la petita ciutat es beneficia d'una millor accessibilitat a serveis disponibles a la capital, els ciutadans parisencs poden optar a una segona residència o un lloc de treball a la petita ciutat i a més, permet que el treballador més qualificat agafi el tren per anar a treballar a París, que d'altra manera hauria de renunciar a la petita ciutat i anar a viure a la capital.

	Data d'inauguració	Distància a París (km)	Temps a París (min)	Freqüències anada/tornada a París	Viatgers 5 anys després
MÂCON	Setembre 1981	375	100	6/5	281.400
MONTCHANIN	Setembre 1981	320	90/85	8/8	353.100
VÊNDOME	Setembre 1990	175	42	5/6	164.250
HAUTE-PICARDIE	Maig 1994	125	20	9/8	360.000
VALENCE	Juny 2001	535	130	20/18	
AVIGNON	Juny 2001	660	158	21/21	2.200.000 (2002)
AIX-EN-PROVENCE	Juny 2001	725	170	13/13	5.000/dia (2002)

Taula 2. Canvis en les relacions amb París.

■ *La freqüència de viatges TGV*

El número creixent de línies que passen per les estacions, afavoreix l'augment de les freqüències a les petites ciutats, factor decisiu pel seu desenvolupament i directament relacionat amb la rendibilitat comercial.

2.2.2 Localització de l'estació respecte de la ciutat

Analitzant les estacions construïdes entre els anys 1981 i 2001 s'observa que s'ha progressat cap a la connexió de l'estació d'alta velocitat amb altres xarxes, especialment amb el sistema ferroviari convencional, així com cap a la incorporació de serveis urbans i interurbans que expandeixen l'efecte TGV al voltant del territori.

	Distància al centre urbà (km)	Accessos interurbans rodats	Connexió ferrocarril clàssic	Coordinació bus interurbà	Coordinació bus urbà (temps al centre)	Places aparcament
MÂCON	6	RCEA (interurbana)	No	1 bus interurbà	10 minuts	256 (ampliació de 86)
MONTCHANIN	4 a Montchanin 8 a Le Creusot 6 a Montceau 40 a Châlon	N-80 (nacional)	No	Bus + TGV bitllet únic per COTEAU i ROANNE	Serveis "Espace Renault" 4/5 viatgers	450 (ampliació de 150)
VÊNDOME	5 a Vêndome 50 a Blois	D-957 (departam.)	No	10 navettes en 2 serveis: a Mondeubeau i Chateau Renault	15 minuts (És una de les 3 línies urbanes de Vêndome)	265 (ampliació de 93)
HAUTE-PICARDIE	40 a Amiens 40 a Saint Quentin	NI (nacional) R29(regional) A29 (autovia)	No	Amiens -TGV- Saint Quentin, de la SNCF (10 min)	Varis serveis. Es consideren els interurbans	210
VALENCE	15	A7, A49 (autovies)	Si	Si	20 minuts	533
AVIGNON	5	N-7 (nacional)	Si	Connexió amb centre i Cavillon, Carpentès, Orange, Romaine i Arles	10 minuts al centre, amb freqüències de 15 minuts	530
AIX-EN-PROVENCE	13 a Aix-en-Provence 20 a Marsella	A7, A8, A51186 (autovies)	Prevista via paral·lela	Centre -TGV- Aeroport	15 minuts al centre d'Aix	500

Taula 3. Localització de l'estació respecte la ciutat.

■ Relació física amb la ciutat

És fàcil observar que la situació de l'estació respecte de la ciutat canvia substancialment d'uns casos a uns altres. En les primeres estacions com les de Mâcon o Vêndome existeix una relació gairebé biunívoca entre la ciutat i l'estació, posteriorment es troba la situació Haute-Picardie actuant com a "centre de gravetat" a partir de diversos nuclis, i finalment les tres últimes estacions que serveixen a un territori més dens. El polèmic procés de decisió de la ubicació d'aquesta estació la descriu Perin, P. (1999), que explica la solució estratègica d'ubicar l'estació en aquest punt equidistant en lloc de d'ubicar-la a Amiens.

Les distàncies a la ciutat (excepte en el cas de Haute-Picardie, que se situa a 40 Km.) varien entre els 5 i 15 quilòmetres, encara que el fet de canviar la filosofia inicial a mitjans dels anys 90, provoca que les estacions cada vegada se situïn més allunyades del nucli.

La intenció de la SNCF de situar les estacions en nodes territorials és degut a la intenció d'ampliar els seus radis d'influència. Aquesta tendència porta a que Valence sigui la primera en organitzar la seva connexió amb la xarxa de ferrocarrils convencional.

■ Els serveis interurbans

Els serveis interurbans d'autobús contribueixen a l'expansió de l'efecte TGV d'una manera eficaç, ja que aquest tipus de connexions garanteixen la intermodalitat.

L'accés majoritari a les estacions per mitjà del vehicle privat ha contribuït que s'acompanyi l'arribada de l'alta velocitat amb millores a la xarxa viària i en alguns casos amb la creació de noves autopistes.

2.2.3 L'escala territorial de l'estació

Es denomina escala territorial al radi d'influència que el nou node té en relació a la capacitat d'interacció amb els diferents creixements o activitats urbanes.

S'ha de destacar que el radi d'acció de l'estació, està fortament condicionat pel repartiment de la població al voltant del seu entorn, tot i que també pel grau d'accessibilitat del punt on ha sigut ubicada la parada d'alta velocitat. D'aquesta manera es pot dir que l'àmbit de l'estació ha anat augmentant progressivament en funció dels criteris ferroviaris.

	Població ciutat pròxima (1999)	Població districte	Estació ferrocarril convencional	Estació TGV pròxima (menys de 30 min)	Connexió aeroport
MÂCON	34.469	106.089	Mâcon-Ville	Lió	No
MONTCHANIN	Chalon: 50.124 Creusot: 26.283 Montceau: 20.634 Montchanin: 5.593	Charoles: 102.205 Chalon-sur-Saône: 193.091	Montchanin	Mâcon	No
VÊNDOME	17.707	68.014	Vêndome	Tours	No
HAUTE-PICARDIE	Amiens: 135.501 Péronne: 8.380	200.000*	Chaulines i Péronne	París i Lille	Si
VALENCE	64.260	338.020	A la mateixa estació	Lió	Si
AVIGNON	85.935	269.828	Avignon	Aix	Si
AIX-EN-PROVENCE	134.222	381.986	Marsella	Marsella	Si

Taula 4. Escala territorial de l'estació.

(*): Aproximació pel fet de no pertànyer a una entitat administrativa.

2.2.4 Desenvolupament de l'entorn de l'estació

Independentment del projecte que es tracti, la principal característica entre les ciutats amb estació a la perifèria és la de potenciar espais que generin activitats econòmiques i l'assentament de noves seus empresarials al seu entorn.

Aquestes intervencions venen marcades per dos fets característics: per un costat, el tipus d'activitats proposades, i per altre, la preexistència de polígons de desenvolupament a la zona. De manera que, mentre a Mâcon, Le Creusot o Vêndome es tracta de fer créixer un polígon del no res. A Valence, Aix i Avignon l'estació se situa propera a un polígon industrial que ja té activitat.

Per tant, tot i que totes les intervencions tenen en comú l'intent de creació d'una zona específica d'activitats relacionades amb l'alta velocitat, les ubicacions de partida són certament diferents.

Les primeres no tenen cap altre recolzament que no siguin les comunicacions creades, mentre que les últimes són conseqüència d'una continuïtat o renovació de les activitats ja existents.

Altres aspectes, com el tipus d'activitat, la quantitat de sòl programat i la forma de gestionar aquests espais, expliquen en part el diferent ritme de desenvolupament que estan patint els últims casos respecte dels primers.

Amb la finalitat d'extreure conclusions sobre aquests progressos, i a causa de l'interès de la informació per la seva aplicabilitat en el cas de Vilafranca del Penedès, s'ha analitzat el procés de creació i el contingut dels projectes de polígons d'activitats associades a cadascun dels casos.

■ **Le Creusot: el projecte Coriolis**

Des de 1979 la Comunitat Urbana de Le Creusot-Montceau (CUCM) reserva una zona al mig del camp just al costat de l'estació, una àrea de 30 hectàrees per a la creació d'una zona d'activitats (ZAC) y constitueix l'associació TGV-Accueil per a la promoció de la zona.

Al 1983 la CUCM adquireix el primer tram de 2,5 hectàrees per a desenvolupar activitats productives, encara que l'oferta de sòl per a aquest ús té una pobre resposta comercial tot i la promoció de la pròpia SNCF, organitzant diversos viatges de promoció a la zona per a industrials i empresaris, abans de la inauguració de la línia, Mannone, V. (1995).

Quatre anys després de la inauguració del TGV, l'associació Le Creusot – Montceau-Développement intenta atraure empresaris i industrials a la zona, encara que com a resposta a aquests esforços només arriben 4 empreses que sumen 170 treballadors. Tot i que aquestes primeres incorporacions són escasses, serveixen com a revulsiu per a una major mobilització local i al 1989 es realça la promoció de la zona amb el projecte Coriolis, de lenta però major acceptació. Bavoux, J. (1997) assegura que el projecte ha seduït a unes quantes empreses locals tot i que l'efecte no ha sigut l'esperat.

El nou projecte s'estén sobre 55 hectàrees i té com a objectiu dinamitzar el desenvolupament econòmic de la Comunitat CUCM, sense competir amb les altres zones d'activitats existents.

Amb l'aprovació al 1991 del Pla Local (Plan d'Occupation des Sols), es comencen els estudis de les 4 hectàrees de la primera fase, amb ajudes dels fons FEDER europeus, de la Regió i del Departament. Pietri, J. (1990), descriu aquest projecte, que va ser encarregat a la Société d'Équipement de la Saône-et-Loire i a la consultora Bossard.

En terrenys propers a l'estació es contempla la construcció d'hotels, restaurants i comerços en un polígon de serveis (Pôle Services et Tertiaires). A la zona sud de l'estació, d'una millor accessibilitat viària, s'han proposat 18 hectàrees comercialitzables amb petites unitats de producció clàssiques i laboratoris d'investigació com a continuació de la primera fase.

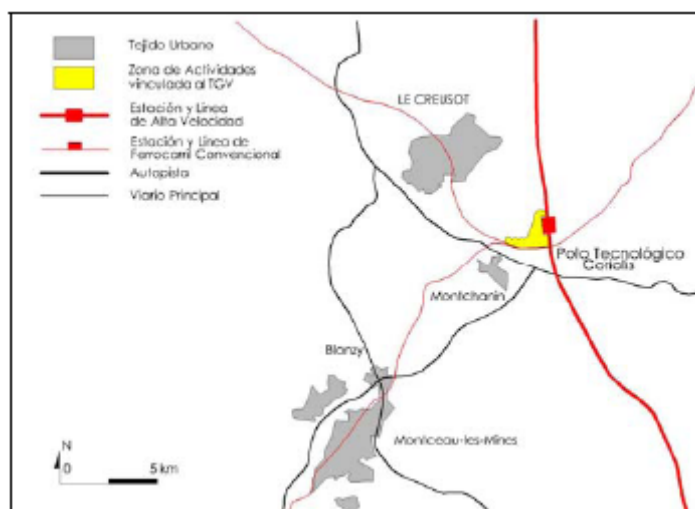


Figura 6. Situació de l'estació d'alta velocitat de Le Creusot i àrea d'activitats associada "Coriolis".

■ **Mâcon: Espace Entreprises**

Mâcon ha creat el parc empresarial de Loché de 54 ha al voltant de l'estació amb un esforç de promoció major que en al cas anterior.

La reserva de sòl va ser efectuada a finals dels anys setanta amb més de 80 ha, però es va haver d'esperar fins a 1985 per a la urbanització de les primeres 5 ha en part destinada a la incorporació d'empreses vinculades als suposats avantatges del tren d'alta velocitat.

La resposta comercial d'aquesta zona que des de 1990 s'anomena Espace Entreprises, ha estat molt baixa, ja que a dures penes s'ha atret la construcció d'un edifici que allotja diferents empreses de serveis. El Syndicat Mixte de l'Espace Entreprises de Mâcon – Loché realitza en els següents anys, una sèrie de projectes de polígons d'activitats, que a causa de la poca resposta comercial, no van arribar mai a construir-se.

A partir de 1993 es realitza un estudi de la potencialitat de la zona, prenent en consideració l'accés i les expectatives que representa una nova autopista. Les noves possibilitats d'accés son claus per a la orientació d'aquest nou espai, que actualment intenta desenvolupar un centre comercial intermodal de 85 ha en el que la logística tindrà un paper important. A aquest fet se li afegeix una transformació del projecte cap a la qualitat ambiental, amb un polígon de serveis situat junt a l'estació i una orientació menys tradicional de les activitats.

L'últim projecte, aprovat definitivament al 2003, contempla parcel·les de diferents mides i obertes a qualsevol ús, tot i que amb una certa orientació a la logística.

Una altre fet destacable és que s'estan portant a terme mesures pel cessament de la competència del polígon veí de Bethiliers, creat al 1987 i on conviuen 15 empreses i 150 treballadors. Aquest parc d'empreses locals com Saône-et-Loire, Nissen France, Ums U Scharrere France o Asti citades per Bavoux, J. (1997), ha progressat en els últims anys a causa de la seva proximitat tant a l'estació del TGV com per la facilitat d'accés al transport per carretera, mentre que el de Mâcon-Loché, amb les mateixes condicions de partida, no ho ha fet. Aquesta fet es deu a diferències fonamentalment econòmiques, com per exemple la venda i el lloguer de parcel·les, així com beneficis fiscals en les estratègies de promoció de la zona. El cas de Mâcon es revisa amb detall a Ribalaygua, C. (2002).

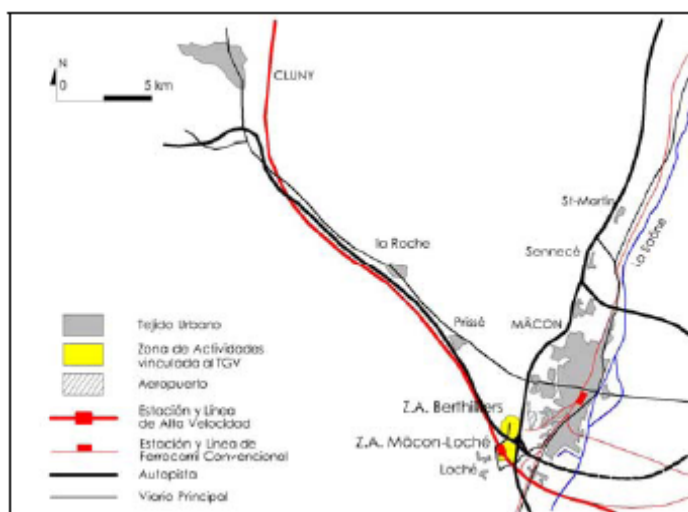


Figura 7. Situació de l'estació del TGV de Mâcon i àrea d'activitats "Espace Entreprises Mâcon-Loché".

■ **Vêndome: Parc de Blois de l'Oratoire**

L'esperada arribada del TGV a Vêndome al 1989, una petita ciutat de gairebé 17.000 habitants, suposa el principi de les modificacions de les estratègies d'incorporació del TGV a les ciutats franceses.

Quan el nou ferrocarril arriba, han passat els anys suficients com per a prendre nota del que ha succeït a Le Creusot i a Mâcon, i es coneix una mica més la potencialitat del nou sistema de transport. La ciutat de Vêndome es beneficia d'aquests coneixements i proposa un projecte que tracta d'aprofitar els efectes específics del TGV juntament amb el potencial local per mitjà de la creació d'usos i activitats vinculades amb el teixit econòmic existent.

El projecte plantejat, es troba amb un programa en el qual es preveu el desenvolupament d'un parc tecnològic al bosc de Blois de l'Oratoire, que segons Bellanguer, F. (1991), amb més d'un 30% de la seva superfície verda i una promoció immobiliària lligada a les activitats d'investigació, a la formació i al desenvolupament relacionat amb la indústria gràfica.

L'objectiu d'aquest parc és afavorir la investigació d'alt nivell, descentralitzant els laboratoris i oficines de París. A més a més, es proposa un desenvolupament del sector turístic, aprofitant la proximitat dels castells del Loira, amb la creació d'hotels i diferents espais esportius a la zona.

Per tal de portar a terme el projecte es va crear una estructura específica, la SODEVE, societat d'economia mixta, constituïda per més de 40 municipis. Cal esmentar que d'entre tots els municipis destaca la implicació econòmica de l'Ajuntament de Vêndome que finança un 70% de la investigació com a aposta per a la ciutat, per un projecte que s'entén com a prioritari i la seva inversió s'assumeix com a necessària pel seu futur.

El primer projecte tenia previst desenvolupar-se en una zona de 150 ha, però per diferents raons la superfície es va veure reduïda a 110 ha.

Aquest projecte es divideix en tres eixos de desenvolupament segons Pietri, J. (1990): econòmic, turístic i cultural.

■ *El parc industrial "tecnològic":*

Aquest es divideix en altres 9 sectors aïllats per masses forestals i està constituït per oficines de lloguer. En aquest parc s'instal·la el Centre Europeu de Formació per a la Indústria Gràfica, així com a diferents empreses europees relacionades amb el sector.

■ *La terminal de turisme:*

Està formada per una superfície de 250 m², situada al costat de l'estació, busca la promoció del turisme a Vêndome i el seu departament i agrupa a diferents especialistes que es complementen en aquest sector.

■ *Zona recreativa:*

Es crea un camp de golf de 100 ha a l'interior del parc, situat a l'est de l'estació, així com 18 ha destinades a activitats nàutiques i pesca, a més a més d'hotels de la cadena ACCOR.

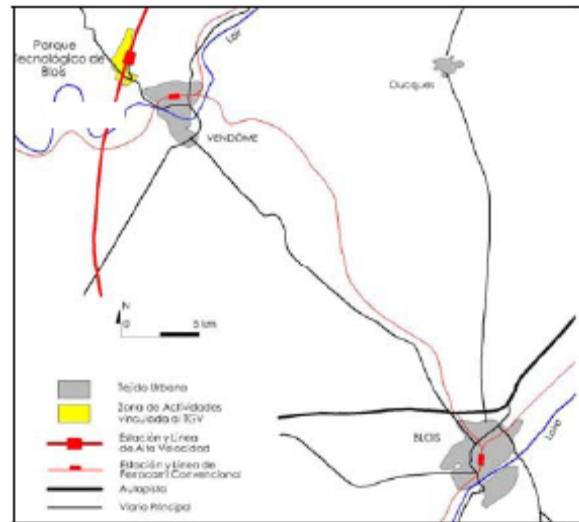


Figura 8. Situació de l'estació del TGV de Vêndôme i àrea d'activitats al "Parc de Blois de l'Oratoire".

■ **Haute-Picardie: Pôle d'Activités de Peronne, Chaulnes i altres**

El projecte d'un parc industrial en aquest encreuament es basa en l'accessibilitat que s'ofereix als inversors gràcies a la seva situació sobre l'A29, l'A1 i la línia TGV Nord, que permeten accedir en 30 minuts a l'aeroport Charles de Gaulle i en poc més d'una hora a Brussel·les.

El nou espai està enfocat a la indústria agroalimentària i a la producció de materials de construcció i la logística. Aquest parc tecnològic està situat a una distància de 40 km de qualsevol nucli urbà desenvolupat, integrat en una regió amb altres focus d'activitat repartits en el territori.

Cinc anys després de l'arribada del tren d'alta velocitat s'han instal·lat a la zona tot just quatre empreses dedicades al sector agroalimentari i logístic, tot i que recentment s'està incorporant un número més elevat d'empreses.

El negoci d'unitats de transformació i d'alimentació, construcció mecànica, tèxtil, materials i indústria farmacològica conviuen en una àrea on la tradició industrial està consolidada a base de la diversificació de les seves activitats.

Els arguments principals que argumenta el parc són la qualitat de l'entorn que s'ofereixen al parc, com ara les seves infraestructures i localització a l'eix Nord-Sud i Est-Oest de l'alta velocitat francesa i situat en l'encreuament de les grans autopistes Nord-Oest d'Europa.

El polígon d'activitats també ofereix beneficis fiscals en aquesta localitat per mitjà de l'adequació de les seves taxes locals.

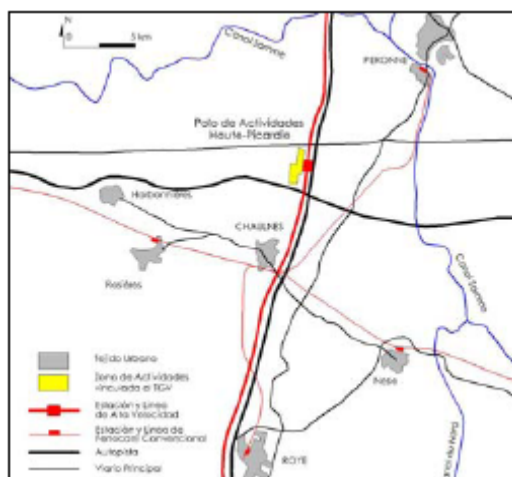


Figura 9. Situació de l'estació d'alta velocitat de Haute-Picardie i àrea d'activitats associada.

■ **Valence: La Correspondance**

El parc es troba situat al centre de gravetat d'una extensa zona d'aproximadament 160.000 habitants.

El conjunt d'operacions previstes es divideix en tres àrees:

■ *Polígon d'activitats mixtes:*

Destinat a petites i mitjanes empreses i indústries amb usos terciaris i de petita producció i transformació. S'ha destinat una superfície de 10 ha. a aquestes activitats amb la previsió d'augmentar-les fins a 20 ha. més.

■ *Polígon terciari "Quartier de la Gare":*

Dedicat a la formació, investigació i desenvolupament de tecnologies sostenibles. Està previst que disposi d'oficines, serveis, hotels, restaurants i d'una delegació de la Cambra de Comerç i Indústria destinada a l'orientació, innovació, transformació tecnològica i formació local. La seva superfície serà de 10 ha.

■ *Parc temàtic i pedagògic de "Les Cinc Senses"*

Cal destacar que recentment (2007) ha sigut inaugurat el parc temàtic i pedagògic de "Les Cinc Senses" que allotjarà congressos, hotels, activitats a l'aire lliure i diversos equipaments públics al llarg de 100 ha.

L'estratègia del polígon pertany a una altra d'escala superior, desenvolupada per 46 municipis (representen uns 165.000 habitants), ciutats i pobles dels territoris de Valence i Romans – Bourg-de –Péage units al Pol Tecnològic de Rovaltain.

L'acció del Pol de Rovaltain s'exerceix directament a una àrea de 330 ha. al voltant de la nova estació d'alta velocitat. Al centre de la zona es troba el ZAD (Zone d'Aménagement Différée) creat al 1998 amb un sector de 160 hectàrees denominat "La correspondence".

El pla té una clara voluntat supramunicipal, expressament declarada en la presentació del seu projecte.

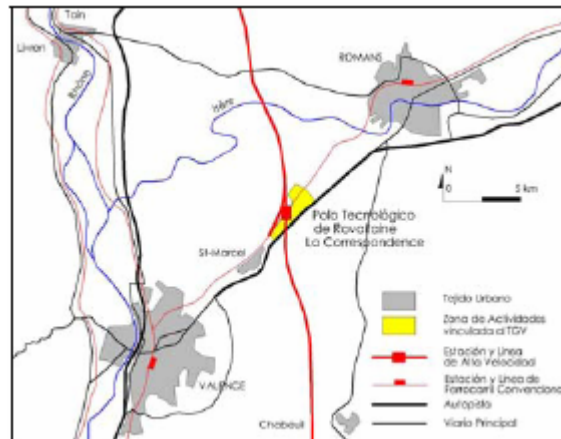


Figura 10. Situació de l'estació d'alta velocitat de Valence i àrea d'activitats "La Correspondence".

■ **Avignon: Courtine**

Al 1972 es crea l'àrea de Courtine, amb l'objectiu de potenciar un focus d'activitat a Avignon. Un cop consolidada aquesta zona de 160 ha. on s'hi troben unes 300 empreses que ofereixen 4.300 llocs de treball, es vol potenciar una nova zona a l'estació recentment inaugurada.

Per tant, l'arribada del TGV no pretén crear activitat al "desert" com succeïa en les primeres estacions, sinó aprofitar el que existeix fomentant una especialització en noves activitats, bàsicament terciàries i de serveis per a la formació, Mannone, V. (1994). Aquestes modificacions, que inclouen una petita proporció del sòl dedicat a l'ús residencial, també impliquen la revisió amb caràcter d'urgència del Pla Local d'Urbanisme.

Al mes d'agost de 2002 es proposa l'adquisició de 23 noves hectàrees properes a l'estació per a ampliar l'oferta de sòl al sector terciari: hotels, serveis i un petit parc temàtic anomenat "ciutat del coneixement" dedicat a la formació professional i contínua.

Per a l'entorn de l'estació s'estudien 4 projectes, fruit de l'anàlisi de les necessitats específiques de la ciutat, i del que el TGV pot oferir:

■ ***Barri terciari:***

Espai dedicat a oficines i administració (es preveu la construcció de 12.500 a 17.500 m² en 5 anys).

■ *Ciutat de la formació:*

Ubicació d'un campus, edificis per allotjar seminaris, un centre pedagògic, un "Pavelló del coneixement" i un parc hotelier i d'oci.

■ *Residència:*

És l'únic exemple francès en el que trobem una oferta residencial vinculada a l'estació d'alta velocitat.

■ *Hotels:*

En funció dels llocs proposats i de les característiques especials de localització, es projecta la construcció de 3 hotels.

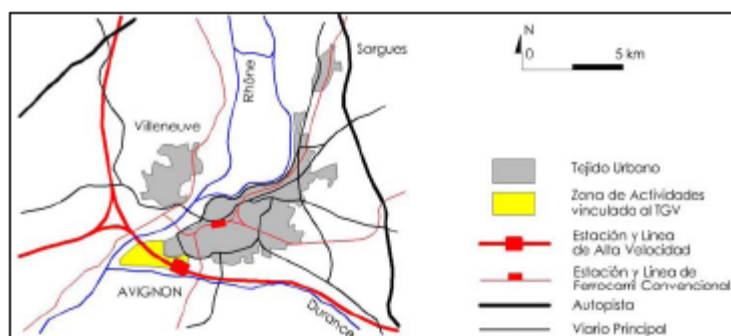


Figura 11. Situació de l'estació d'alta velocitat d'Avignon i àrea d'activitats associada "Courtine".

La situació de partida d'Avignon abans de l'alta velocitat és possiblement el cas més semblant a la situació de Vilafranca del Penedès, ja que la idea principal és que l'arribada del nou mode de transport pretén potenciar pols d'activitat ja existents.

■ **Aix-en-Provence: Europôle Méditerranée de l'Arbois**

L'Europôle, creat també abans de l'arribada del ferrocarril, és el primer gran parc (4.300 ha.) europeu destinat a la investigació i al seguiment ambiental.

El 90% de la superfície del parc és zona verda i està certificada la seva qualitat per la ISO 14001. Les empreses que s'instal·len a la zona són laboratoris amb participació pública i firmes europees de certa rellevància que busquen un entorn de qualitat. El parc d'activitats, proper a Marsella, es divideix en diverses zones:

■ *Entorn de l'estació:*

Consisteix en 40 hectàrees, amb 100.000m² per a activitats "tecnopolitanes", hotels i serveis vinculats al polígon intermodal.

■ *El petit Arbois:*

una zona de 75 ha. creada al 1994 en la qual ja s'hi troben instal·lades 25 empreses. Amb l'arribada del tren d'alta velocitat a la zona, s'han rehabilitat més de 27.000 m² i construït 30.000 m² per a noves oficines, laboratoris i espais de formació.

■ *Grans espais verds:*

es troba dividit en diferents usos. Un parc lúdic i didàctic, i un espai dedicat a l'herbocultisme i a la investigació, integrats entre 3 parcs naturals que ocupen el 90% de la superfície total.

Cal dir que en aquest cas la resposta comercial sembla ser molt positiva. L'any 2002 es va registrar un rècord en el mercat immobiliari d'Aix, en gran part degut a les expectatives despertades pel TGV, tot i que els 100.000m² de sòl comercial als voltants de l'estació no van estar disponibles fins dos anys més tard.

Vinculat a aquesta zona es troba un altre polígon industrial important ja consolidat, el Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence, que existeix des de 1970 i que ocupa una superfície de 800 ha. L'experiència d'ambdós polígons, la proximitat de la nova xarxa i la qualitat de l'entorn, són els principals arguments oferts per a la instauració d'empreses a la zona.

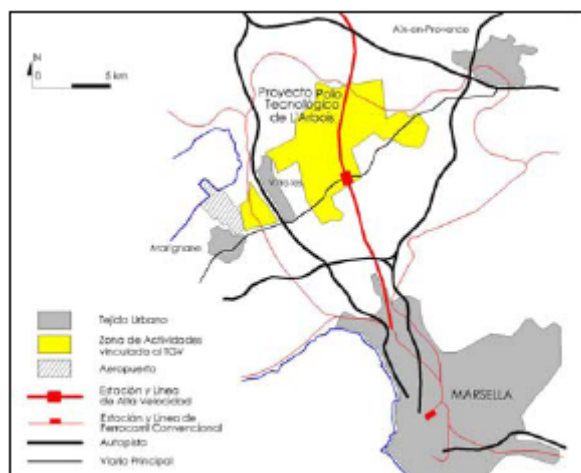


Figura 12. Situació de l'estació d'alta velocitat d'Aix-en-Provence i àrea d'activitats associada "l'Arbois".

	Espai d'activitats	Usos previstos	Superfície programada (ha)	Superfície urbanitzada (ha)	Nº empreses	Model de gestió
MÂCON	Servipac Mâcon Espace Entreprises	Noves tecnologies, logística i distribució	93 ha	5 ha	10	Sindicat mixt Ajuntament / Cambra de Comerç
MONTCHANIN	Coriolis	Noves tecnologies	110 ha	4.5 ha / 55 ha a la segona fase	4	Inicialment: Sindicat mixt Ajuntament/CCI. Actualment: Sindicat intermunicipal
VÊNDOME	Bois de l'Oratoire	Comerç i oficines, tallers de producció relacionats amb la impremta i altres activitats	111 ha	8 ha	15	Sindicat mixt intermunicipal, 45 Ajuntaments i societat mixta SODEVE
HAUTE-PICARDIE	Pôle d'Activités Haute Picardie	Indústria agroalimentària i logística	39 ha + 50 ha ampliació	10 ha	4	Comunitat de municipis
VALENCE	Rovaltain: La Correspondance	Activitats, terciari i parc pedagògic	162 ha + ampliació de 160 ha	En construcció	0	Sindicat mixt intermunicipal Rovaltain
AVIGNON	Courtine	Entorn estació: Terciari, formació i habitatge. La resta: comerç, indústria i serveis	Projecte global: 500 ha. Entorn estació: 23 ha	Entorn estació en construcció, del global 160 ha.	300	Sindicat mixt intermunicipal
AIX-EN-PROVENCE	Europôle Méditerranée de l'Arbois	Entorn estació: Alta tecnologia, serveis i investigació, integrada en un parc lúdic, didàctic i de investigació i 3 parcs naturals	Total 4.300 ha Entorn estació: 40 ha Petit Arbois: 75 ha Altres: 4.000 ha	Entorn estació en construcció Petit Arbois consolidat (75 ha)	25 a Petit Arbois. 0 a l'entorn de l'estació.	Sindicat mixt intermunicipal de l'Arbois Domanine du Petit

Taula 5. Desenvolupament de l'entorn de l'estació.

2.2.5 L'ús residencial vinculat a l'estació d'alta velocitat.

Entre els usos, el residencial és l'únic que no apareix de forma recurrent a l'entorn de l'estació i és sense cap mena de dubte, el més freqüent en les estacions espanyoles, i que per tant apareixerà en el cas de Vilafranca del Penedès, de manera que se'n dedica l'apartat final.

En els casos francesos és poc freqüent trobar referències a la creació d'habitatges relacionada amb l'alta velocitat. Només dues de les ciutats estudiades tenen algun desenvolupament immobiliari residencial relacionat amb l'alta velocitat: el del barri de Rochembeau a Vêndome i el nou espai al voltant de l'estació d'Avignon, que preveu acollir uns 700 habitatges.

■ *Vêndome*

La qualitat de l'entorn de Vêndome, les seves qualitats turístiques i la seva proximitat a París, com indica Bellanger, F. (1991), van provocar un efecte anticipat sobre el mercat immobiliari que es va produir a la zona anys abans de l'arribada del ferrocarril.

Segons De Courson, J., Remond, E., Jaquen, M. (1993), la demanda despertada és especialment per parts dels ciutadans parisencs, i es caracteritza pel perfil d'un professional amb carrera superior o empresari, que la seva presència a París és requerida de manera permanent. Aquest augment de la demanda es veu en part resolt amb la rehabilitació de vells habitatges del centre urbà, però a mesura que s'aproxima el tren d'alta velocitat, comença a produir-se un desequilibri que intenta contenir-se amb una intervenció pública al barri de Rochembeau. L'operació es desenvolupa en una zona de més de 5 ha ocupada per la Gendarmerie, relativament propera al centre. El reallotjament dels militars i l'enderrocament dels seus edificis ha permès la instal·lació de més de 400 habitatges i una zona d'oficines.

La creació del sòl demanat, així com les característiques i situació geogràfica de la zona, ha permès que el TGV participi de la transformació de la socio-econòmica local amb l'atracció de residents procedents de París a un municipi amb una estructura rural però que manté relació amb la capital, fet que es pot assimilar amb la relació Vilafranca - Barcelona. Es podria arribar a la conclusió que en el cas de Vêndome el tren d'alta velocitat està contribuint de manera directa a la consolidació d'un mercat de residències secundàries.

■ *Avignon*

Avignon és l'únic exemple francès en qual trobem una oferta residencial vinculada directament a una estació d'alta velocitat perifèrica, ja que només els casos de renovacions urbanes vinculades a estacions centrals tenen desenvolupaments residencials associats.

Tot i això les característiques de la intervenció a Avignon conté dos aspectes que el diferencien de les operacions espanyoles: una part important correspon a inversió i iniciativa pública (dissenyada per l'Ajuntament com a necessitat de respondre al previsible augment de població i no neix d'interessos privats), i el número d'habitatges és reduït.

3 El cas espanyol: Ciudad Real i Puertollano

3.1 Efectes sobre la mobilitat

■ *Els canvis en les relacions amb Madrid*

A l'abril de 1992 va ser inaugurada la línia d'alta velocitat Madrid - Sevilla, amb parades a Ciudad Real, Puertollano i Còrdova, fet que ha augmentat l'accessibilitat a Ciudad Real i Puertollano, aconseguint una notable reducció dels temps de viatge (de les dues hores necessàries per a traslladar-se per carretera o ferrocarril convencional entre Madrid i Ciudad Real, el trajecte entre ambdues ciutats amb tren d'alta velocitat es cobreix únicament en 50 minuts, i en 70 entre Madrid i Puertollano) i ha donat lloc a un canvi significatiu en les pautes de mobilitat en el corredor.

D'una banda, s'ha produït un increment del nombre de viatges (s'han multiplicat per quatre els desplaçaments efectuats mitjançant el ferrocarril pel corredor Madrid - Ciudad Real - Puertollano des de la posada en servei de l'AVE), amb un notable canvi del transport per carretera (autobús i vehicle privat) a favor del ferrocarril d'alta velocitat.

A l'octubre del mateix any va ser engegat el servei llançadora que ha propiciat l'aparició d'un nou tipus d'usuaris, denominats commuturs o viatgers pendulars, que utilitzen l'AVE diàriament per desplaçar-se des de la seva localitat de residència al seu lloc de treball.

L'efecte sobre la mobilitat que ha generat l'alta velocitat a Ciudad Real i Puertollano s'ha vist afavorit pel servei de trens-llançadora i, en particular, per les característiques de l'explotació ferroviària en ambdues ciutats: elevada freqüència diària de trens (nou llançadores en cada sentit, i un total de 19 serveis d'alta velocitat si se sumen als anteriors els AVE de llarg recorregut i els Talgo 200), horaris adequats als commuturs (que permeten arribar a temps al matí als diferents llocs de treball i a la tarda tornar als llocs de residència) i una política tarifària de 0,09 euros per quilòmetre en llançadora, davant dels 0,14 euros per quilòmetre en AVE de llarg recorregut o Talgo, així com la possibilitat d'adquirir abonaments mensuals pels viatgers pendulars.

Tot i això, encara que Ciudad Real i Puertollano siguin dues ciutats de grandària similar i comptin amb el mateix servei d'alta velocitat, els efectes produïts a la primera són significativament superiors als succeïts a la segona. Segons Menéndez, J.M., Coronado, J.M., i Rivas, A. (2002), el nombre d'usuaris de l'alta velocitat en la relació Madrid-Puertollano va ser, en l'any 2000, de 350.000, davant dels 900.000 corresponents a la relació Madrid-Ciudad Real. D'altra banda, els commuturs Madrid-Ciudad Real superen els 500, mentre que entre Madrid i Puertollano tot just arriben als 200.

Val a dir que a la pràctica, l'AVE més aviat ha acostat Madrid als habitants de Ciudad Real i no al revés, com al principi es va suposar. Com s'observa en la Taula 6 tan sols el 31% dels usuaris dels trens llançadora procedeix de Madrid, mentre que més de la meitat resideix a Ciudad Real o Puertollano.

El perfil professional dels usuaris d'aquest servei varia en funció de la seva residència. Professors d'universitat, metges, funcionaris i directius resideixen a Madrid, mentre que els residents a Ciudad Real presenten un nivell d'estudis inferior i treballen en sectors més diversos i menys especialitzats.

Localitat	%
Ciudad Real	34.6
Puertollano	18.8
Madrid	31.1
Altres	15.5
TOTAL	100.0

Taula 6. Residència dels usuaris dels trens llançadora

Els factors que determinen aquestes diferències, i en concret el contrast en el nombre de commuters, són principalment dos: l'increment del temps de viatge fins a Puertollano i, per tant, de la tarifa (la del bitllet senzill i la de l'abonament), i el teixit econòmic d'aquestes dues localitats (terciari en el cas de Ciudad Real i industrial en el de Puertollano). Per tot això, Ciudad Real ofereix un major i més diversificat nombre de llocs de treball, fonamentalment a la Universitat i en els diferents centres de l'Administració central i autonòmica, als instituts, col·legis i hospitals. No obstant, Puertollano constitueix en un focus de treball molt específic i centrat en la indústria.

■ *Els canvis en les relacions entre Ciudad Real i Puertollano*

El servei ofert entre Ciudad Real i Puertollano constitueix un cas excepcional en el conjunt de la xarxa europea d'alta velocitat, doncs es tracta de dues parades molt pròximes entre si (20 minuts) i amb una freqüència elevada de trens, tot i la baixa població dels dos nuclis.

Si abans de la posada en servei de l'alta velocitat el nombre de viatgers pendulars entre aquestes dues poblacions era poc significatiu, actualment més de 600 persones viatgen diàriament en els trens-llançadora (la major part estudiants residents a Puertollano que acudeixen a les seves classes), que realitza una funció similar a la del Metro entre els diferents barris d'una gran ciutat.

En la relació Ciudad Real - Puertollano, que comenten Menéndez, J.M., Coronado, J.M., i Rivas, A. (2002), l'alta velocitat també és utilitzada per treballadors, amb un perfil clarament diferent en funció del sentit en el qual s'estableix aquesta relació. Així, els viatgers que resideixen a Ciudad Real i treballen a Puertollano ocupen llocs de responsabilitat: el 37% són directius, alts càrrecs o empresaris. Per contra, únicament el 14% dels abonats residents a Puertollano treballa en aquests mateixos llocs a Ciudad Real, constituint l'hostaleria i els diferents centres comercials les seves principals activitats. L'anàlisi del motiu de viatge en la relació Ciudad Real - Puertollano, en el cas dels viatgers que no són commuters (veure Figura 13), confirma la vinculació ja exposada entre ambdues ciutats i reflecteix la relació de dependència existent entre elles.

Aspectes tan evidents com que el 8% dels residents en Puertollano es desplaça a Ciudad Real per a acudir a consultes mèdiques, davant del 1% en el sentit oposat, o com que el 30% del total de viatgers de Puertollano es dirigeixi a Ciudad Real per motius de treball o professionals, davant del 21% en sentit contrari, o com que el 3% es dirigeixi a la capital de la província a realitzar compres, davant del 0,5% en sentit oposat, posen de manifest que, fomentat pel servei d'alta velocitat, Ciudad Real es troba per davant de Puertollano en aquests moments.

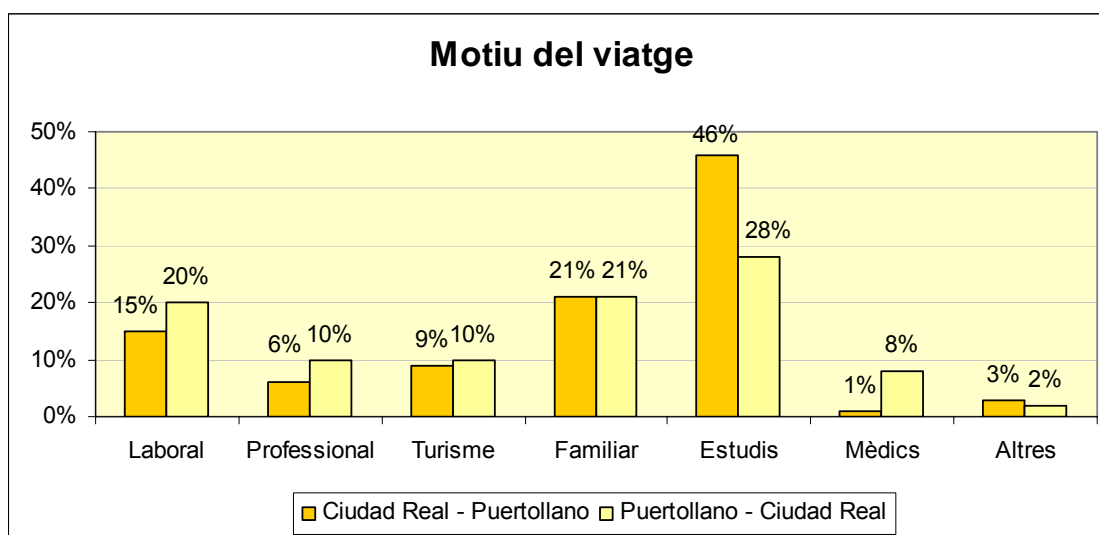


Figura 13. Motiu del viatge en funció del sentit.

3.2 Efectes sobre el plantejament urbanístic, sectors econòmics i aparició de nous projectes a escala territorial

Els efectes de la nova infraestructura sobre el territori necessiten almenys 20 anys per constatar-se, i els canvis respecte a les estructures d'àmbit territorial no podran ser analitzats amb certa perspectiva fins que no transcorri almenys mig segle.

No obstant, tant a Ciudad Real com a Puertollano comencen a percebre's alguns canvis que permeten establir previsions sobre el tipus d'efectes territorials que es derivaran de la implantació de la nova infraestructura, Fariña, J., Lamiquiz, F. i Pozueta. (2000). Tals canvis es refereixen, d'una banda, a les modificacions respecte la previsió del sòl dels planejaments locals i, per una altra, a l'aparició de nous projectes territorials i que modificaran notablement l'estructura territorial actual.

Els efectes sobre el planejament han estat ben diferents en cadascun d'aquests nuclis. Ciudad Real va revisar el seu pla del 1988 i en va aprovar un de nou al 1997, Bellet, C. (2000). Puertollano, en canvi, ha començat la revisió del seu plantejament general al 2002, 18 anys després del pla de 1984 i 10 més tard de l'arribada l'AVE.

A continuació s'analitza el plantejament de Ciudad Real i Puertollano i l'evolució de sectors com construcció i urbanisme, hoteleria i turisme, serveis, indústria, comerç, població i ocupació amb la finalitat d'extreure'n conclusions aplicables al cas de Vilafranca del Penedès.

■ **Ciudad Real**

El pla de 1997 estableix un espai urbà que multiplica per tres el previst al 1987. Aquest pla combina espais densos i d'altres de molt baixa densitat, i conté almenys tres espais clarament diferenciats: es tracta del nucli de Ciudad Real, la Destinació Turística "Regne del Quixot" i el futur Aeroport de la ciutat.

■ *Construcció i urbanisme: l'eixamplament de la ciutat*

El nou disseny urbanístic va alliberar 17,5 hectàrees de sòl ocupades fins llavors pels antics terrenys ferroviaris, i van quedar incorporades a la trama urbana. Es va elaborar un pla especial de reordenació d'aquesta zona, i ha donat lloc a les següents actuacions:

- Ampliació del Parc de Gasset, la zona verda més emblemàtica de la ciutat, que data de principis del segle XX.
- Creació d'un gran vial est-oest, sobre l'antic traçat de les vies.
- Aparició d'una zona residencial revaloritzada, en la qual s'estan construint 1.000 habitatges amb diferents graus de protecció oficial.
- Connexió directa del sud de la ciutat amb el seu centre, delimitada per les antigues rondes.

Els punts més febles del planejament són el fet que des de l'autopista Daimiel - Ciudad Real - Puertollano no es planteja un accés directe a l'estació, accés que podria potenciar el seu paper com intercanviador d'un territori més ampli. Per altra banda, el traçat l'AVE i de la citada autopista, deixen alguns espais que, tot i que acabaran transformant-se en sòl urbà, tindran una forma i una accessibilitat complicada i a la llarga generaran problemes, Bellet, C. (2000).

■ *Hoteleria i turisme: evolució recent.*

L'arribada de l'AVE a Ciudad Real no pot dir-se que agafés desprevingut al sector hotelier, però si sense calibrar encara les possibles repercussions i el potencial de visitants que podia generar aquest mitjà de transport.

El primer impacte que va tenir el tren a curt termini va ser la pèrdua de la clientela formada pels viatjants o representants de certs productes, que abans de contar amb les excel·lents connexions que aporta l'AVE, havien de pernoctar a Ciudad Real. Per això i per la falta d'altres perspectives, el sector va trigar a reaccionar i al 1994 contava amb una oferta hotelera molt similar a la de finals dels anys 80.

Tot i això, a mitjans dels 90 l'hoteleria local va millorar en qualitat i quantitat, gràcies a la bona conjuntura econòmica i l'increment en el nivell de vida (Taula 7).

					Creixement (%)		
					Total	Abans AVE	Després AVE
Ciudad Real	1987	1992	1994	2002	1987 / 2002	1987 / 1992	1992 / 2002
Places Hoteleres	580	477	546	1.100	89,66	-17,76	130,61

Taula 7. Evolució hotelera a Ciudad Real capital.

El nombre d'hotels va passar entre 1992 i 2002 de 4 a 9 i les places es van doblar.

En els últims anys Ciudad Real ha començat a aprofitar el potencial que l'AVE suposa en quant a l'afluència de visitants. Les característiques que determinen el turisme de Ciudad Real actualment són:

- Gran afluència de visitants procedents de Madrid, de cap de setmana o similars.
- Turisme cinegètic a les estacions de tardor i hivern.
- Ciudad Real com punt de partida de les rutes per la província, cap a Almagro, Daimiel, Ilacunes de Ruidera, etc.
- Escassíssima presència de visitants estrangers, de passada en el seu viatge cap al sud d'Espanya.

La intenció de les autoritats locals és la de promocionar Ciudad Real amb projectes com el parc temàtic "Regne del Quixot". Aquesta destinació turística es presenta com una alternativa amb diverses instal·lacions esportives, camps de golf, espais de joc, hotels, un parc temàtic entorn de la figura del Quixot i 6.000 nous habitatges bàsicament enfocats a la segona residència. Lligat a aquesta figura literària, es va inaugurar el Museu del Quixot a l'abril de 2002, en el qual es recrea la vida del cavaller i els costums de l'Espanya de Cervantes.

■ *Resta de Serveis: salt qualitatiu.*

Un dels sectors on més s'ha percebut un canvi positiu durant l'última dècada és el dels serveis, pel qual l'AVE va suposar el punt d'inflexió necessari en la seva evolució.

Ciudad Real ja era abans de 1992 una ciutat de serveis, al tractar-se d'una capital de província i concentrar per aquest motiu un bon nombre de funcionaris i professionals.

Les excel·lents comunicacions que proporciona l'AVE van repercutir en gran mesura en l'ampliació del ja existent campus de la Universitat de Castella-la Manxa, amb l'arribada de noves titulacions i professors de reconegut prestigi, als quals les connexions ferroviàries possibilitaven la docència a Ciudad Real i la feien compatible amb les seves classes a Madrid.

A més, com a iniciatives vinculades a les possibilitats ofertes per l'AVE i la Universitat, s'han anat establint noves empreses, vinculades en la major part al sector informàtic. Aquest tipus

de companyies han proporcionat un important impuls a l'activitat professional local, lligada de manera més que probable a l'existència d'una Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Informàtica.

Les empreses instal·lades destaquen com a motius principals de la seva ubicació a la ciutat la facilitat de comunicació amb la capital i l'existència de nous projectes com el parc temàtic, l'aeroport o el nou hospital, que poden significar una important demanda de serveis informàtics, com efecte secundari derivat de l'AVE. De fet, la repercussió indirecta dels nous projectes comença a ser evident en el nucli industrial, amb la creació d'una escola de formació professional relacionada amb la mecànica d'aeronaus.

Una situació similar es va produir en altres serveis amb personal qualificat, com ara metges, directius, etc. Aquesta situació va provocar que el nivell general de renda de la ciutat augmentés, i va propiciar l'aparició de serveis vinculats a alts nivells de renda gairebé inèdits fins aleshores.

Les xifres de llicències d'activitat corroboren els fets. L'evolució del sector serveis entre 1992 i 2002 va ser molt més positiva que la mitjana de l'economia (Taula 8):

Divisions I.A.E.	1992	2002	2007	1992-2002 Var %	2002-2007 Var %
1. Energia i aigua	3	5	3	66,7%	-40,0%
2. Indústria química	14	15	16	8,9%	4,9%
3. Indústria metal·lúrgica	42	43	54	3,0%	24,9%
4. Altres indústries manufactureres	110	133	138	20,5%	4,2%
Total INDÚSTRIA	169	196	211	16,0%	7,7%
5. CONSTRUCCIÓ	286	412	577	44,1%	40,0%
6. Comerç, hotelaria, reparacions	1731	2886	3810	66,7%	32,0%
7. Transport i comunicacions	253	299	317	18,3%	5,9%
8. II.FF. Serveis a empreses	270	485	566	79,6%	16,7%
9. Altres serveis	312	517	554	65,7%	7,2%
Total COMERÇ i SERVEIS	2566	4187	5247	63,2%	25,3%
TOTAL ACTIVITATS ECONÒMIQUES	3021	4796	6035	58,7%	25,8%

Taula 8. Llicències d'activitat econòmica a Ciudad Real capital.

■ *Indústria: presència minoritària.*

Ciudad Real no ha estat mai un nucli industrial i l'existència de l'AVE tampoc ha impulsat aquest sector. De fet, el nombre de llicències d'activitat només va créixer en 27 des de 1992 fins a 2002, amb una variació del 16%.

Això es demostra que les empreses prefereixen buscar assentaments amb tradició industrial i bones connexions per carretera, sense menysprear per això la moderna infraestructura ferroviària. La presència l'AVE ha servit, això sí, per a programar gran quantitat de sòl industrial proper a l'estació de cara a futures instal·lacions d'empreses, aprofitant la revisió del PGOU al 1997.

Gràcies a aquestes modificacions, 24 hectàrees van ser destinades al parc empresarial i a activitats industrials, on cal destacar la creació l'any 2003 del Polígon Industrial Avançat de

Castella-la Manxa, pròxim a la nova estació. El parc està enfocat a empreses interessades a desenvolupar noves tecnologies i serveis i pretén adaptar-se a un nou mercat i als avantatges que la seva privilegiada accessibilitat pot oferir.

Aquesta és l'operació immobiliària local que de forma més clara permet pensar en una relació directa amb l'arribada l'AVE a Ciudad Real.

■ *Comerç: revolució comercial.*

L'AVE va portar associades gran quantitat d'expectatives i va afavorir el desenvolupament de la ciutat, apareixent noves iniciatives i consolidant-se aquelles que ja estaven en marxa. Aquest sector ha estat sens dubte el que més ha notat el canvi durant la dècada dels 90, i a dia d'avui, tant oferta com la demanda no s'assemblen en res a les existents fa deu anys.

Coincidint pràcticament amb la inauguració l'AVE, van ser obertes al públic dos grans superfícies, Eroski i Pan de Azucar, atretes per les expectatives despertades per l'alta velocitat.

Durant la dècada passada també van aparèixer supermercats i mitjanes superfícies comercials que juntament amb els hipermercats, van contribuir a una profundíssima reestructuració del petit comerç d'alimentació.

Molt més recent és l'aparició de franquícies, vinculades sobretot a la moda, que van canviar de manera radical el panorama del comerç tèxtil local.

Diverses empreses de promoció immobiliària d'àmbit nacional (Vallehermoso i Gedeco entre d'altres) comencen a operar a Ciudad Real. Gedeco va engegar un projecte íntimament vinculat amb l'AVE, el part temàtic "Regne del Quixot".

Impensable sense la presència de l'AVE, també és el projecte de construcció d'un aeroport internacional privat, situat amb connexió directa amb la línia d'alta velocitat, a 10 quilòmetres al sud de Ciudad Real i 20 al nord de Puertollano.

Una altra de les característiques més destacables són les dades d'activitats econòmiques del IAE referents a Comerç, Hoteleria i Reparacions, ja que en deu anys l'increment relatiu va ser del 66,7% i el quantitatiu de 1.155 noves activitats (Taula 8).

A més, la demanda es va adaptar perfectament a la nova oferta, fet que va ajudar l'increment poblacional i sobretot el perfil d'aquesta població, amb estàndards moderns de consum i un nivell de renda mig-alt.

Tot i la millora quantitativa i qualitativa del comerç local, l'extraordinària proximitat a Madrid via AVE, converteix l'oferta comercial i d'oci de la capital d'Espanya en una competidora directa de Ciudad Real, amb les conseqüències que això té en quant a la pèrdua de mercat.

■ *Població i ocupació: increment sostingut.*

Encara que els increments experimentats en població i ocupació no poden es poden atribuir a una sola causa, sí és cert que el punt d'inflexió se situa, igual que en el conjunt de sectors econòmics, a l'inici de la dècada dels 90 .

Ciudad Real ha mantingut una línia ascendent en quant a població censada. Entre 1992 i 2002 el nombre d'habitants de la capital (Taula 9) va créixer en 7.277. En conjunt, suposen un augment percentual del 12,6%, que tot i ser destacable, està per sota de les expectatives que es van crear, com ciutat dormitori de Madrid.

Ciudad Real (capital)

Any	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1998
Població	56.300	57.346	58.175	57.030	57.807	60.230	62.072	63.008	59.392	61.138
Diferència	1228	1046	829	-1145	777	2423	1842	936	-3616	1746
Taxa	2,230	1,858	1,446	-1,968	1,362	4,192	3,058	1,508	-5,739	1,470

Any	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Població	61.138	60.243	61.280	65.084	65.703	67.401	69.063	70.124	71.463	72.208
Diferència	0	-895	1037	3804	619	1698	1662	1061	1339	745
Taxa	0,000	-1,464	1,721	6,208	0,951	2,584	2,466	1,536	1,909	1,042

Taula 9. Evolució de la població de Ciudad Real capital.

Pel que fa a l'ocupació, raonablement haurà crescut en una proporció una mica menor, tenint en compte que la població estudiantil també ha experimentat un gran augment. De totes maneres es pot afirmar que els llocs de treball generats en els últims anys corresponen de manera majoritària a treballadors qualificats, als quals l'existència de bones connexions amb Madrid els resulta imprescindible.

■ Puertollano

El cas de Puertollano guarda poques semblances amb el de Ciudad Real, tot i tenir una mida semblant al 1992 i d'estar situat també a poca distància de Madrid. Tot i això, l'evolució d'aquest municipi ha estat condicionada per la seva extraordinària especialització productiva en sectors industrials (petroquímic de Repsol i miner) que han entrat en recessió, i que no s'han vist impulsats per l'arribada de l'AVE.

■ *Construcció i urbanisme.*

Puertollano està situat en una obertura de la serra de Calatrava. Aquesta situació ha condicionat les seves comunicacions, que només poden travessar el centre de la ciutat. Per això, la nova infraestructura ferroviària va seguir el traçat de l'anterior ferrocarril i l'estació de l'AVE es va situar a tot just a 200 metres de l'antiga. Això va motivar que no hi hagués terrenys alliberats i que el disseny urbanístic no canviés en absolut. Per aquest motiu, el sector constructor no ha pogut beneficiar-se com en altres ciutats, amb l'alliberament i revalorització de sòl, que en aquest cas no s'ha donat.

■ *Indústria.*

La instal·lació del complex petroquímic molts quilòmetres mar endins es va justificar en el seu moment (en els anys 40) per l'existència de pissarra bituminosa, que al destil·lar-la produïa combustible. Posteriorment es van construir oleoductes des de Màlaga i Rota (Cadis), que van afermar al sector. Però les explotacions mineres van acabar tancant gairebé totes i l'activitat petrolera està perdent protagonisme a favor de les ubicacions costaneres, fet que ressenteix l'economia de Puertollano, lligada a indústria de matèries primeres energètiques.

D'aquesta manera, quan Puertollano va rebre l'AVE al 1992, la ciutat ja havia iniciat un lent declivi. Entre el 1992 i 2002, el nombre d'activitats industrials (llicències d'I.A.E.) tan sols va créixer un 9,2% i en la resta d'activitats va fer-ho en una proporció semblant: 9,1% en total.

Tot i aquesta evolució, és el segon municipi més poblat de la província i un importantíssim nucli industrial a Castella-la Manxa.

■ *Turisme i hoteleria.*

En aquest sector, l'arribada de l'AVE tampoc ha suposat una revolució a causa del nul·l caràcter turístic del municipi. Els increments de l'oferta hotelera s'han sigut més degut a la pròpia evolució del nivell de vida durant deu anys, que no a l'afluència de visitants, que més aviat ha disminuït, ja que la majoria dels representants comercials abandonen la ciutat per mitjà de l'AVE el mateix dia de la seva arribada (Taula 10).

				Creixement (%)		
				Total	Abans AVE	Després AVE
Puertollano	1987	1992	2002	1987 / 2002	1987 / 1992	1992 / 2002
Places Hoteleres	250	382	301	20,40	52,80	-21,20

Taula 10. Evolució hotelera a Puertollano.

■ *Resta de serveis.*

La influència en aquest sector ha estat una mica major que en la resta, ja que l'Alta Velocitat possibilita l'arribada de professionals qualificats i serveis especialitzats (sanitaris, etc.). No obstant això, com s'aprecia a la Taula 11, els increments són escassos menys en el cas de Serveis a empreses.

■ *Comerç.*

El comerç tradicional de Puertollano no ha reaccionat de manera adequada davant el repte que suposa comptar amb connexions fluides amb Madrid, Còrdova i Ciudad Real. A més a més ens els últims anys s'ha produït la proliferació de les grans superfícies comercials, fenomen estès per tota la geografia nacional. El resultat ha estat l'escassa evolució del petit comerç i la seva pèrdua de quota de mercat.

Divisions I.A.E.	1992	2002	Var %
1. Energia i aigua	16	13	-18,8%
2. Indústria química	15	23	53,3%
3. Indústria metal·lúrgica	21	29	38,1%
4. Altres indústries	67	65	-3,0%
Total INDÚSTRIA	119	130	9,2%
5. CONSTRUCCIÓ	231	260	12,6%
6. Comerç, hotelaria, reparacions	1245	1343	7,9%
7. Transport i comunicacions	240	237	-1,3%
8. II.FF. Serveis a empreses	115	147	27,8%
9. Altres serveis	227	259	14,1%
Total COMERÇ i SERVEIS	1827	1986	8,7%
TOTAL ACTIVITATS ECONÒMIQUES	2177	2376	9,1%

Taula 11. Llicències d'activitat econòmica a Puertollano.

■ *Població i ocupació.*

La població i l'ocupació mantenen des de fa anys una tendència lleugerament descendent, atribuïble a la pèrdua de dinamisme de la indústria de Puertollano. D'aquesta manera, abans de l'arribada de l'AVE el descens en habitants ja era visible (-1,5% entre 1988 i 1992), i amb la nova infraestructura la tendència no ha canviat (Taula 12).

Puertollano										
Any	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1998
Població	52.284	52.284	52.154	50.910	51.501	52.477	52.917	53.143	50.772	50.778
Diferència	529	0	-130	-1244	591	976	440	226	-2371	6
Taxa	1,022	0,000	-0,249	-2,385	1,161	1,895	0,838	0,427	-4,462	0,006

Any	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Població	50.367	50.212	49.613	50.035	49.804	49.775	50.082	50.470	50.838	51.305
Diferència	-411	-155	-599	422	-231	-29	307	388	368	467
Taxa	-0,809	-0,308	-1,193	0,851	-0,462	-0,058	0,617	0,775	0,729	0,919

Taula 12. Evolució de la població a Puertollano.

La única modificació significativa vinculada a l'arribada de l'AVE va tenir lloc al 1993, quan es va procedir a l'obertura d'un vial entre la plaça de Ramón i Cajal, la nova estació i el passeig de San Gregorio, eix principal de la ciutat.

A més, únicament han tingut èxit aquells plans parcials residencials situats al nord del nucli urbà, que corresponen a la zona menys afectada pel complex petroquímic i l'espai miner. D'altra banda, aquests plans únicament han estat desenvolupats de manera parcial, fet que indica una limitada demanda d'habitatge.

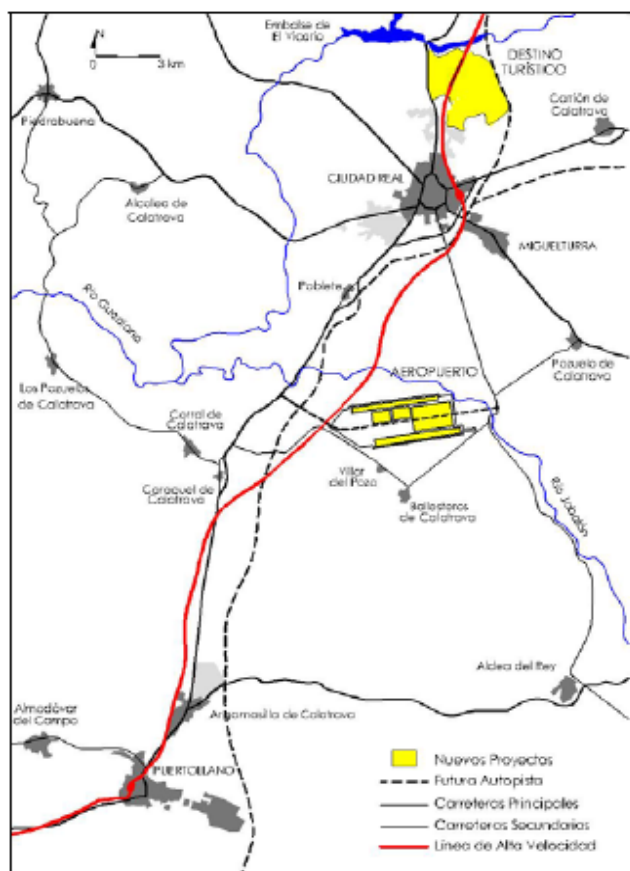


Figura 14. Corredor Ciudad Real - Puertollano, on se situen el nou parc temàtic i l'Aeroport Internacional.

CAPÍTOL II: VILAFRANCA DEL PENEDEÈS, ESTAT ACTUAL



1 Territori i població

L'Alt Penedès té una superfície de 592,41 km² i se situa entre la Serralada Pre-litoral i la Serralada Litoral, amb el Massís del Garraf i la Serra de l'Ordal a l'est i el Massís de Gaià i el Bloc de Bonastre a l'oest. Al centre de la comarca i formant part de la Depressió Prelitoral, trobem una plana d'uns 40 quilòmetres de llarg per 15 d'ample.

Les comarques veïnes són el Baix Penedès a l'oest, el Baix Llobregat a l'est, el Garraf al sud i al nord, l'Anoia.

L'Alt Penedès està distribuït en 27 municipis, principalment es troben totalment a la plana. Pertany al grup de comarques mitjanament poblades de Catalunya (de 50.000 a 100.000 habitants). Compta, segons el padró de 1997, amb 98.850 habitants, amb una densitat de 166,8 habitants per quilòmetre quadrat. i la de la capital comarcal, Vilafranca del Penedès, és de 114,7 habitants per km².

Només quatre municipis sobrepassen els 5.000 habitants: Vilafranca del Penedès (36.656 h.), Sant Sadurní d'Anoia (11.790 h.), Santa Margarida i els Monjos (6.459 h.) i Gelida (6.151 h.). Cal destacar, però, que la major part de la població alt penedesenca no és urbana i viu en municipis de nuclis dispersos o en masies.



Figura 15. Situació de la comarca dins el context de Catalunya.

1.1 Vilafranca del Penedès

La capital, Vilafranca del Penedès, està situada al centre de la plana formada per la Depressió del Penedès, lleugeríssimament sobrealçada ja que és a la partió d'aigües entre el Foix i la riera de Ribes que drenen bona part de la comarca i van directes a

mar; per contra, el sector més llevantí desguassa a l'Anoia, especialment a través de dos afluents: el riu de Bitlles i la riera de Lavernó.

Els municipis que envolten Vilafranca són les Cabanyes i la Granada pel nord, Sant Cugat Sesgarrigues i Olèrdola per l'est, Santa margarida i els Monjos i Olèrdola pel sud i Sant Martí Sarroca i Pacs per l'oest.

1.2 El terme municipal

El terme municipal de Vilafranca té una extensió de 19,63 km², i, a més del nucli urbà, està compost per altres quatre nuclis de població. Tot i ser el municipi més important de la comarca, el seu terme municipal és dels més petits, ja que només representa un 3 % de la superfície comarcal.

El municipi de Vilafranca inclou les següents entitats de població:

■ El Bordellet	21 habitants
■ Molí d'en Rovira	204 habitants
■ Les Salines	116 habitants
■ Perepau	125 habitants
■ Vilafranca	29.567 habitants

1.3 La vinya

La vinya articula el ritme de la comarca entorn al que es coneix com la cultura del vi i del cava. La verema és l'època més important de l'any, acostuma a iniciar-se els últims dies d'agost i s'allarga fins al mes d'octubre, depenent del cicle de maduració de les diverses varietats. El 2006 s'hi dedicava una superfície de 17.662 hectàrees, representant-ne el percentatge de superfície agrícola és el més alt de les comarques metropolitanes, que era treballada per prop de 5.800 viticultors.

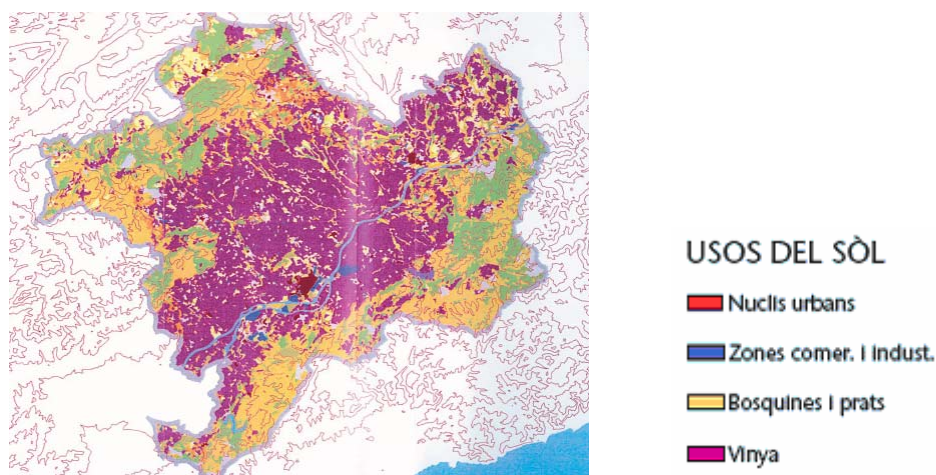


Figura 16. Índex de repartiment del sòl a l'Alt Penedès

2 Situació i evolució socio-econòmica

2.1 Població

2.1.1 Evolució demogràfica: trets principals

Amb una població de 38.010 habitants (2008), és el municipi més poblat de la comarca, actuant-hi com a centre d'atracció comercial i laboral. A aquesta xifra s'hi ha arribat després d'un augment constant degut al creixement vegetatiu positiu que es produeix des de fa anys i a la immigració que rep la població. Tot i que aquesta quantitat fa que es parli de Vilafranca com a una vila, té una densitat superior a la que es dona a la comarca i al país amb 1.901,5 (hab./km²), enfront dels 171,7 (hab./km²) i 226,0 (hab./km²) que es donen a l'Alt Penedès i a Catalunya, respectivament.

Analitzant el creixement demogràfic vilafranquí durant les últimes dues dècades se'n diferencien tres etapes. La primera d'elles s'efectua entre els anys 1991-1999 on la taxa de creixement anual no arriba al 2%.

Aquesta etapa es caracteritza pels moviments de relocalització poblacional que han afectat el conjunt de la regió metropolitana de Barcelona i que han consistit bàsicament en una pèrdua d'habitants de la ciutat central i els municipis veïns en benefici de les àrees més properes.

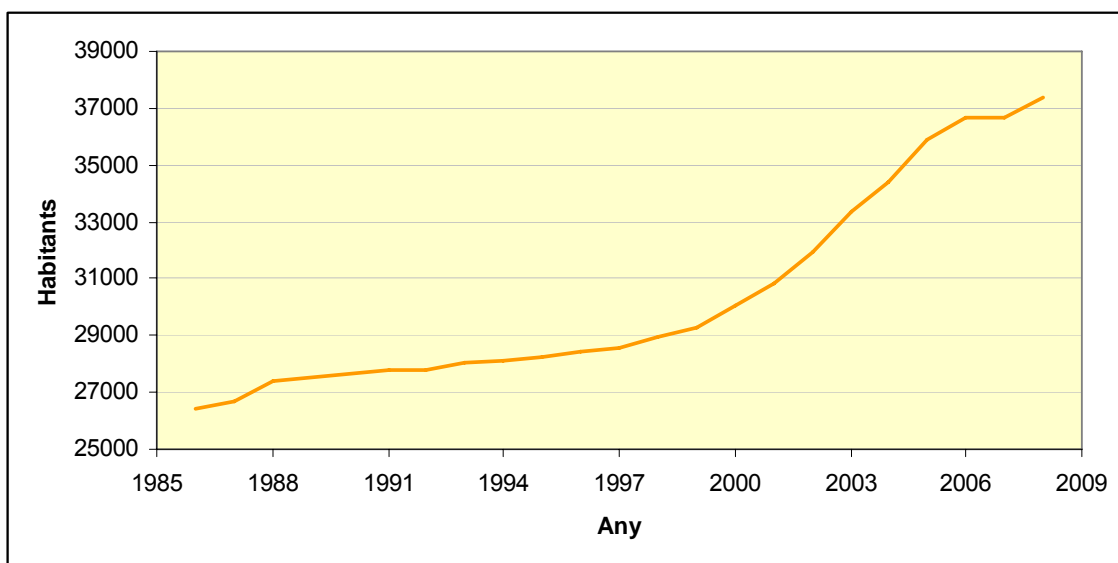


Figura 17. Evolució de la població de Vilafranca del Penedès

Aquesta redistribució de la població a l'entorn de la ciutat de Barcelona es va iniciar a la dècada dels vuitanta i progressivament s'ha anat estenent cap a zones més allunyades. La comarca de l'Alt Penedès s'ha vist afectada de manera molt lleu fins avui per aquest fenomen, tot i que no es pot descartar que els propers anys hi hagi un fort augment de la població, com a conseqüència de la relocalització de la població de l'entorn de la ciutat de Barcelona.

La següent etapa es caracteritza per una acceleració del creixement demogràfic de la comarca, fins a arribar al seu màxim a l'any 2004 amb una taxa de creixement de 4,43% i de 4,04 en el cas de Vilafranca.

Aquest creixement poblacional s'ha produït per igual pràcticament a la totalitat de municipis de la comarca, i ha mostrat una clara acceleració, amb una mitjana superior als 2.000 habitants per any, la causa de la qual cal buscar-la de manera gairebé exclusiva en els moviments migratoris.

Així, el creixement natural de la comarca ha estat molt petit (poc més del 4% del creixement total, respecte la mitjana catalana que és del 7%), mentre que l'arribada de nous pobladors ha estat, en molts casos, l'única causa d'augment de població. Coma, J. i Garcia, A. (2008) indiquen que es tracta d'una arribada de població que no correspon de manera exclusiva, però, a les dinàmiques de relocalització metropolitanes apuntades més amunt, sinó que ha vingut a sumar-s'hi en forma de migracions de població estrangera, bàsicament extracomunitària.

Aquest fenomen ha estat molt ràpid i al mateix temps molt intens, i ha afectat de manera molt similar el conjunt del territori català. En el cas de l'Alt Penedès, i en només tres anys (2000-2003), la població extracomunitària ha passat de representar el 2,2% de la població (1.691 persones) al 6,4%.

A partir de l'any 2003 la taxa va decreixent fins a dia d'avui, alentint el ritme de creixement anual de Vilafranca per sota de la mitjana de l'Alt Penedès, del Penedès històric i de Catalunya.

ANY	VILAFRANCA	ALT PENEDÈS	PENEDÈS HISTÒRIC	ÀMBIT METROPOLITÀ	CATALUNYA
1991	-0,04	0,77	2,72	0,15	0,37
1992	0,76	1,44	2,54	1,07	1,26
1993	0,35	1,18	2,67	0,65	0,81
1994	0,44	1,22	2,65	0,05	0,29
1995	0,77	0,07	2,13	-2,74	-2,2
1996	0,62	1,22	2,97	0,42	0,47
1997	1,98	0,64	1,73	0,42	0,47
1998	1,77	1,95	3,63	0,89	1
1999	1,69	2,11	3,79	0,62	0,86
2000	3,17	4,32	3,91	1,43	1,59
2001	3,17	2,1	4,8	2,1	2,28
2002	4,15	4,39	5,29	3,03	3,04
2003	4,04	3,64	4,59	1,2	1,63
2004	3,58	4,43	5,6	2,07	2,67
2005	2,66	3,61	4,76	1,49	1,99
2006	0,4	2,15	3,3	0,31	1,06

Taula 13. Taxes de creixement de la població de Vilafranca entre els anys 1991 i 2006

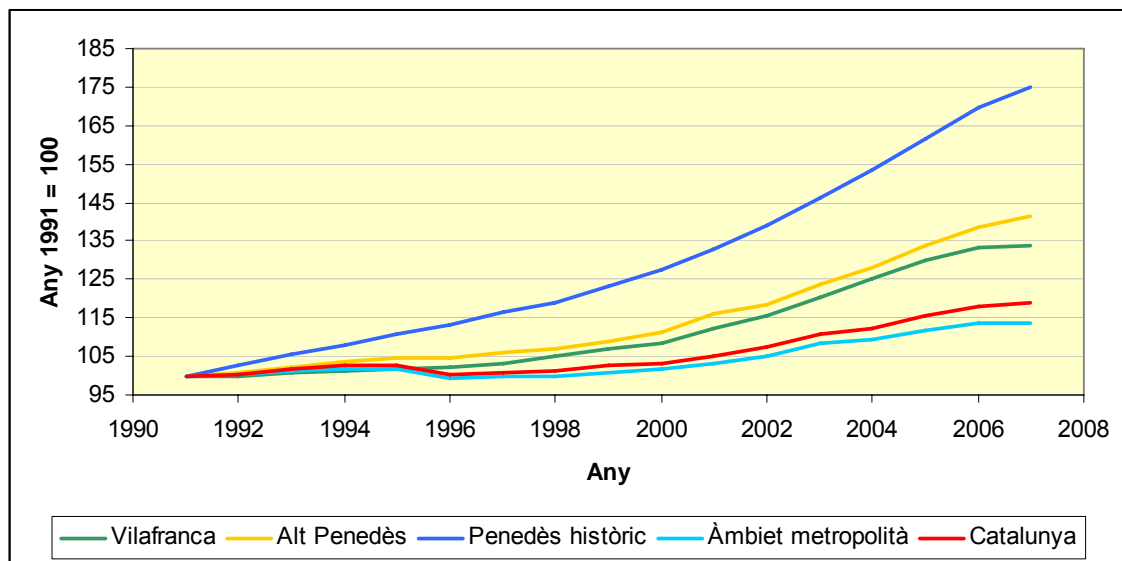


Figura 18. Evolució indexada de la població durant el període 1991-2007

L'Alt Penedès mostra una dinàmica de creixement demogràfic molt més elevat que el conjunt metropolità durant al llarg d'aquests anys.

ANY	VILAFRANCA	ALT PENEDES	PENEDES HISTÒRIC	ÀMBIT METROPOLITÀ	CATALUNYA
1991	27818	69863	186285	4264422	6059494
1992	27808	70399	191349	4270970	6082030
1993	28017	71415	196202	4316738	6158677
1994	28116	72261	201448	4344957	6208581
1995	28240	73144	206785	4347164	6226869
1996	28457	73196	211181	4228048	6090040
1997	28634	74091	217443	4245949	6118825
1998	29201	74566	221195	4263849	6147610
1999	29718	76018	229233	4301721	6208817
2000	30220	77622	237932	4328447	6261999
2001	31178	80976	247228	4390413	6361365
2002	32166	82678	259106	4482623	6506440
2003	33502	86306	272825	4618257	6704146
2004	34855	89444	285338	4673648	6813319
2005	36104	93408	301303	4770180	6995206
2006	37063	96779	315652	4841365	7134697
2007	37210	98856	326075	4856579	7210508

Taula 14. Evolució de la població de Vilafranca del Penedès. 1991-2007

Si s'analitzen les dades corresponents a l'evolució de la població vilafranquina de la taula anterior o la representació gràfica de la mateixa, s'observa un creixement continuat elevadíssim. Aquest fet s'explica pel creixement vegetatiu positiu i pels moviments migratoris, ja que s'ha produït un procés constant de concentració de la població de la comarca a la capital. Com s'ha comentat, Vilafranca ha experimentat un saldo migratori positiu.

A continuació s'exposa el tipus i origen de moviments d'alta al padró.

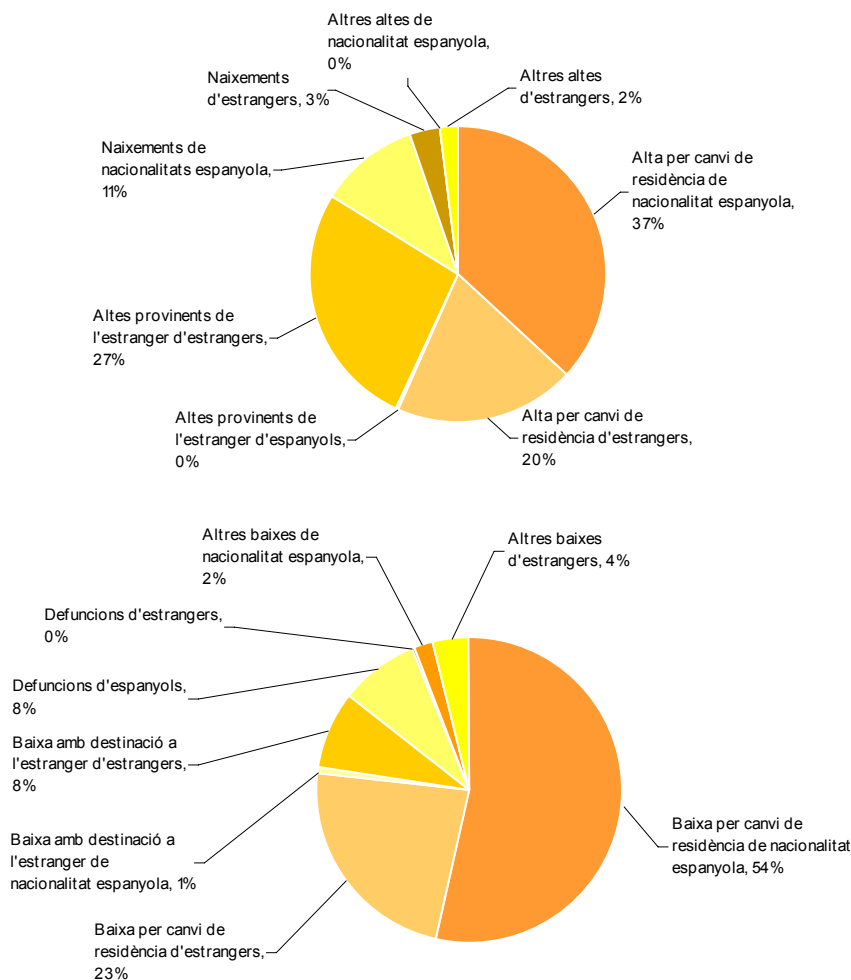


Figura 19. Tipologia i origen de moviments d'alta al padró. (2007)

2.1.2 Característiques demogràfiques

Un cop analitzat el creixement de la població de Vilafranca, anem analitzar les seves característiques. Si s'analitza la piràmide poblacional vilafranquina, pertanyent al tipus que es pot anomenar de piràmide regressiva, que correspon a una població envellida.

El feble creixement natural observat més amunt provoca que l'arribada a l'edat adulta de les generacions més plenes nascudes a les dècades dels seixanta i setanta, envelleixi ràpidament l'estructura d'edats de la població. La problemàtica que comporta és l'increment de la despesa pública en aspectes com pensions de jubilació, serveis socials i sanitat. Però també comporta la creació de llocs de treball en els sectors assistencial i de serveis i oci.

Les migracions afecten la resta de variables demogràfiques, que comporta entre altres factors una augment de la fecunditat i el rejuveniment de la població.

Aquests contingents migratoris, formats inicialment de manera majoritària per població adulta-jove a la recerca de feina i que, posteriorment tendeix a donar pas al

reagrupament familiar, no ha estat suficient encara per contrarestar la marcada tendència de la comarca a l'envelliment i, així, el lleuger repunt de la natalitat observat als darrers anys no ha estat suficient per compensar l'important increment de gent gran a causa de l'augment de l'esperança de vida. Amb tot, la població major de 65 anys, que l'any 1981 representava el 12,5% del total era l'any 2001 del 17,5%.

En primer lloc, en quant a la distribució per edats de la població, l'any 2008 era la següent:

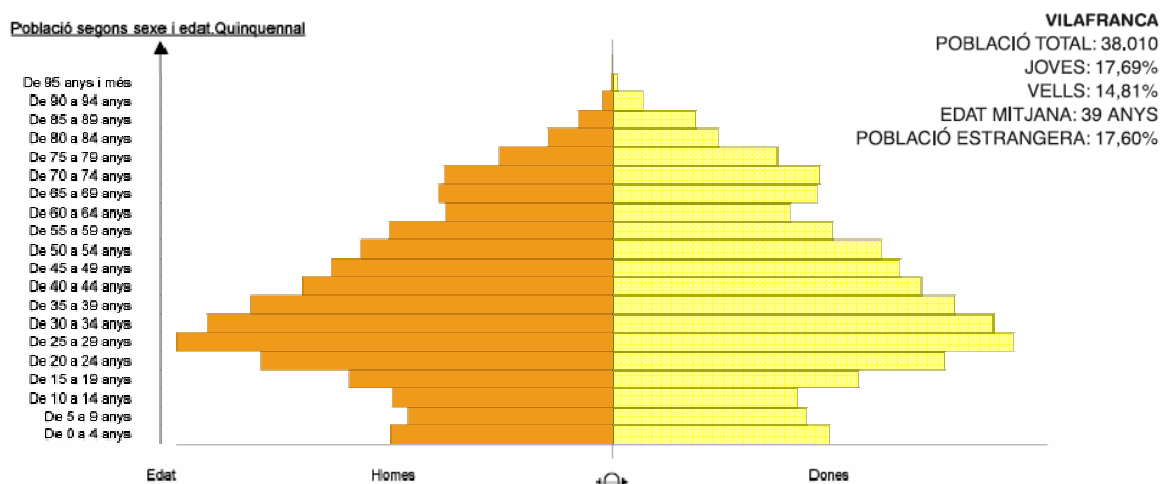


Figura 20. Piràmide de població de Vilafranca del Penedès.

2.1.3 Distribució de la població

El nucli urbà està constituït per 9 barris diferents on la població s'hi distribueix de la següent manera:

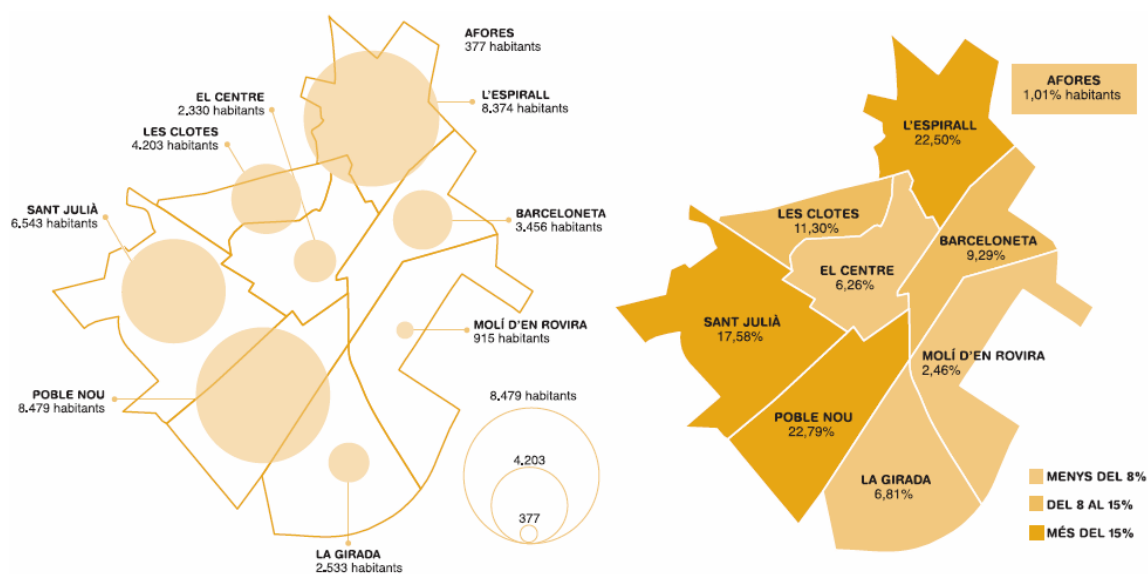


Figura 21. Distribució per barris dels vilafranquins i les vilafranquines(2007)

Dins de cada barri hi trobem la següent distribució per sexes:

BARRI	HOMES		DONES		TOTAL	
	NÚM.	%	NÚM.	%	NÚM.	%
Barceloneta	1431	3,76%	1492	3,93%	2923	7,69%
El Centre	2174	5,72%	2129	5,60%	4303	11,32%
Les Clotes	1997	5,25%	1972	5,19%	3969	10,44%
L'Espirall	3914	10,30%	3685	9,69%	7599	19,99%
Molí d'en Rovira	506	1,33%	526	1,38%	1032	2,71%
Poble Nou	4182	11,00%	4303	11,32%	8485	22,32%
Sant Julià	3160	8,31%	3238	8,52%	6398	16,83%
Afores	142	0,37%	232	0,61%	374	0,98%
La Girada	1487	3,91%	1440	3,79%	2927	7,70%
Vilafranca	18993	49,95%	19017	50,03%	38010	99,98%

Taula 15. Distribució de la població per barris i sexes (2008)

2.2 Activitat i renda

Durant el període 2000 - 2007, el PIB de l'Alt Penedès ha assolit un creixement mitjà interanual del 3,14 %, a un ritme superior al del conjunt de Catalunya en el mateix període, que ha estat del 2,93 %. Com a conseqüència d'aquest diferencial, el pes de l'Alt Penedès amb relació al Principat ha augmentat lleugerament en aquest període i actualment la comarca representa l'1,15 % del PIB de l'economia catalana. En aquest període, els quatre grans sectors productius han tingut un millor comportament a la comarca que en el conjunt català, els més dinàmics dels quals han estat el sector agrari i la construcció.

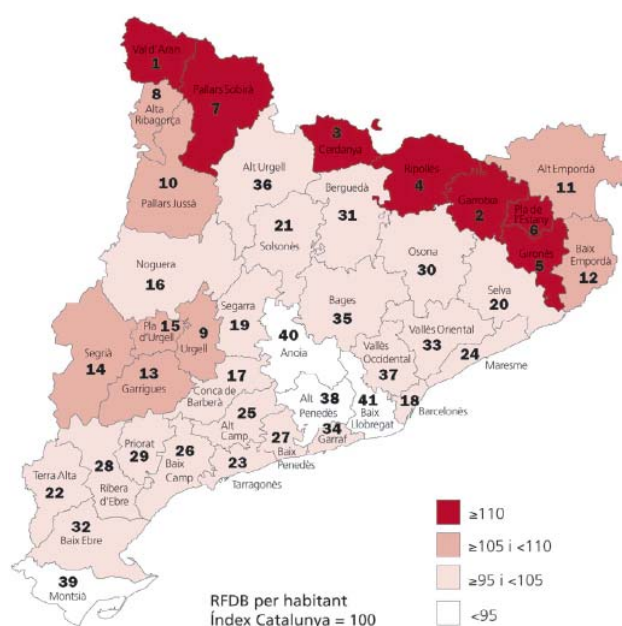


Figura 22. Distribució indexada de la renda a Catalunya per comarques.

L'any 2005, el PIB/càpita de la comarca de l'Alt Penedès, expressat en euros constants de l'any 2000, ha estat de 15.116 €, un 13,9 % menys que la mitjana catalana (17.555 €). Aquest diferencial s'ha reduït lleugerament des del 2002 fins al 2004, atès que aquests anys la comarca ha assolit un creixement del PIB més favorable que el conjunt de Catalunya, tot i que la població també ha crescut més a l'Alt Penedès que al Principat. En canvi, l'any 2005 el creixement del PIB/càpita ha estat més favorable al conjunt de Catalunya que a l'Alt Penedès.

Quan s'estudia la renda familiar bruta disponible (RFBD), els nivells per habitant assolits per la comarca són més propers a la mitjana catalana que en el cas de la producció/càpita. L'any 2002, la RFBD/h. de la comarca, quan es considera la mitjana catalana igual a 100, es va situar en 93,6, és a dir, un 6,4 % menys que al conjunt de Catalunya. Dins de la demarcació de Barcelona, l'Alt Penedès tenia un nivell de renda superior al de l'Anoia i el Baix Llobregat, però inferior al de la resta de comarques de la província. D'altra banda, en el període 1999- 2002, la renda/h. de la comarca es va allunyar lleugerament de la mitjana catalana.

2.3 Ocupació i mercat laboral

L'increment de l'activitat econòmica a l'Alt Penedès els darrers anys s'ha traduït en un creixement notable de l'ocupació. En el període 2000-2005, el nombre d'afiliats a la Seguretat Social ha augmentat el 3,9 % anual acumulatiu, una taxa superior al 3 % del conjunt de Catalunya. El nombre d'afiliats al règim general de la Seguretat Social, que l'any 2005 representava el 82,4 % dels afiliats de la comarca, ha assolit en aquest període un augment superior (el 4 % anual acumulatiu) al dels afiliats al règim especial d'autònoms (3,5 %), que el 2005 significava el 17,6 % dels treballadors de la comarca.

Aquests anys, la indústria, tot i haver assolit un creixement anual acumulatiu dels ocupats del 0,5 %, ha patit una pèrdua de pes en l'estructura productiva de l'Alt Penedès, atès que l'any 2000 representava el 42,4 % dels afiliats a la Seguretat Social, mentre que el 2005 aquest percentatge s'ha situat en el 35,9 %. En canvi, la construcció (que l'any 2005 ocupava el 10,7 % dels treballadors de la comarca) i, especialment, els serveis (52,6 %), han augmentat el pes relatiu en l'estructura productiva de l'Alt Penedès.

Les activitats industrials amb un pes més important en l'estructura productiva de l'Alt Penedès són l'alimentació, begudes i tabac, la metal·lúrgia i els productes metàl·lics, el paper, edició i arts gràfiques i la fabricació de material de transport. Pel que fa al sector serveis, les activitats amb més presència en l'estructura productiva de la comarca són el comerç i la reparació, les altres activitats empresarials, els transports i comunicacions i l'hoteleria. L'activitat econòmica ha estat repartida entre els 27 municipis que integren l'Alt Penedès d'una manera força similar a la distribució de la població comarcal.

Vilafranca del Penedès, Sant Sadurní d'Anoia, Santa Margarida i els Monjos, Olèrdola i Gelida, els cinc municipis més grans de la comarca, han concentrat el 72,6 % dels ocupats. L'any 2005, la taxa d'atur de l'Alt Penedès ha estat del 5,6 %, mentre que al

conjunt de Catalunya ha estat del 6,6 %. L'Alt Penedès ha estat la comarca de la província de Barcelona amb una taxa d'atur més reduïda.

En la Figura 23 es representa el nombre d'aturats registrats en les oficines de Treball de la Generalitat o de l'INEM a la comarca l'any 2007, que va ser de 3.161 persones. El 53,45% d'aturats es concentren al sector de serveis, i el 31% se situa a la indústria (dedicada majoritàriament a la producció de vi). El sector de la construcció té el 7,21% d'aturats, i el sector primari el 2,3% d'aturats.

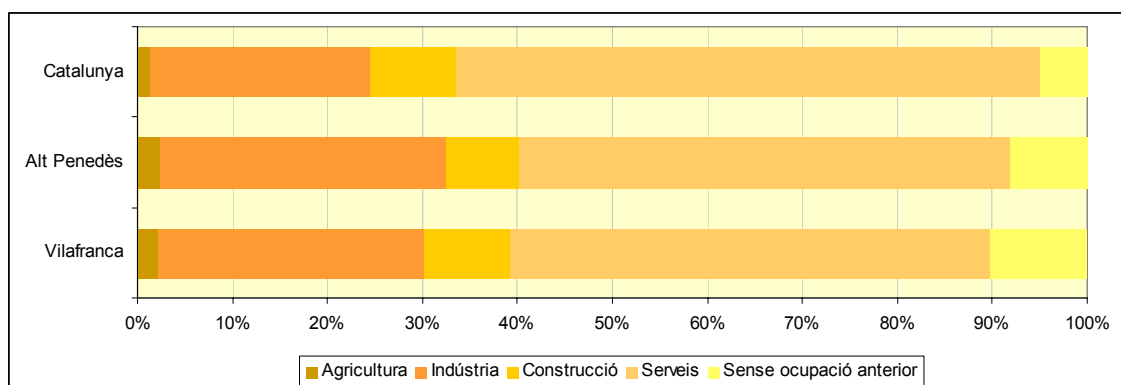


Figura 23. Distribució dels aturats per sectors econòmics (2007).

Atenent a les activitats econòmiques del municipi, s'observa que el sector primari i la construcció són aquells que aporten menys aturats.

ANY	VILAFRANCA		ALT PENEDE'S		CATALUNYA	
	TOTAL	VARIACIÓ %	TOTAL	VARIACIÓ %	TOTAL	VARIACIÓ %
AGRICULTURA						
Treballadors assalariats	25	56,26%	165	9,27%	12609	-0,85%
Treballadors autònoms	43	7,50%	210	7,69%	12148	3,35%
Contractació	5	66,67%	59	3,51%	2330	-5,48%
Atur registrat	29	-7,50%	72	91,46%	3384	-22,22%
INDÚSTRIA						
Treballadors assalariats	2117	-3,02%	13357	-1,56%	565106	-2,25%
Treballadors autònoms	281	0,00%	912	1,00%	56613	-1,78%
Contractació	88	137,84%	354	51,93%	14604	9,18%
Atur registrat	369	2,38%	956	3,65%	60293	-0,40%
CONSTRUCCIÓ						
Treballadors assalariats	964	-3,31%	2807	-2,33%	269784	6,03%
Treballadors autònoms	458	9,57%	1532	7,06%	99467	6,30%
Contractació	63	-29,21%	159	-39,54%	19903	15,05%
Atur registrat	120	18,39%	244	4,29%	23917	-2,75%
SERVEIS						
Treballadors assalariats	9859	4,05%	17,436	4,98%	1855494	4,59%
Treballadors autònoms	1851	1,15%	4679	2,25%	393829	2,56%
Contractació	1062	3,91%	1937	-4,63%	156891	3,29%
Atur registrat	670	-7,44%	1631	2,74%	160199	1,01%
SENSE OCUPACIÓ ANTERIOR						
Atur registrat	134	5,34%	258	11,39%	12956	-0,71%

ANY	VILAFRANCA		ALT PENEDÈS		CATALUNYA	
	TOTAL	VARIACIÓ %	TOTAL	VARIACIÓ %	TOTAL	VARIACIÓ %
TOTAL						
Treballadors assalariats	12965	2,32%	33792	1,69%	2672993	3,26%
Treballadors autònoms	2633	2,45%	7333	3,21%	562057	2,65%
Contractació	1218	5,28%	2509	-2,90%	193728	4,70%
Atur registrat	1322	-1,86%	3161	6,30%	260749	-0,71%

Taula 16. Distribució dels aturats per sectors econòmics (2007).

Pel que fa als grups professionals, és entre els treballadors no qualificats on hi ha més atur. A l'altra banda, entre els directius i el sector agrícola es registra menys atur:

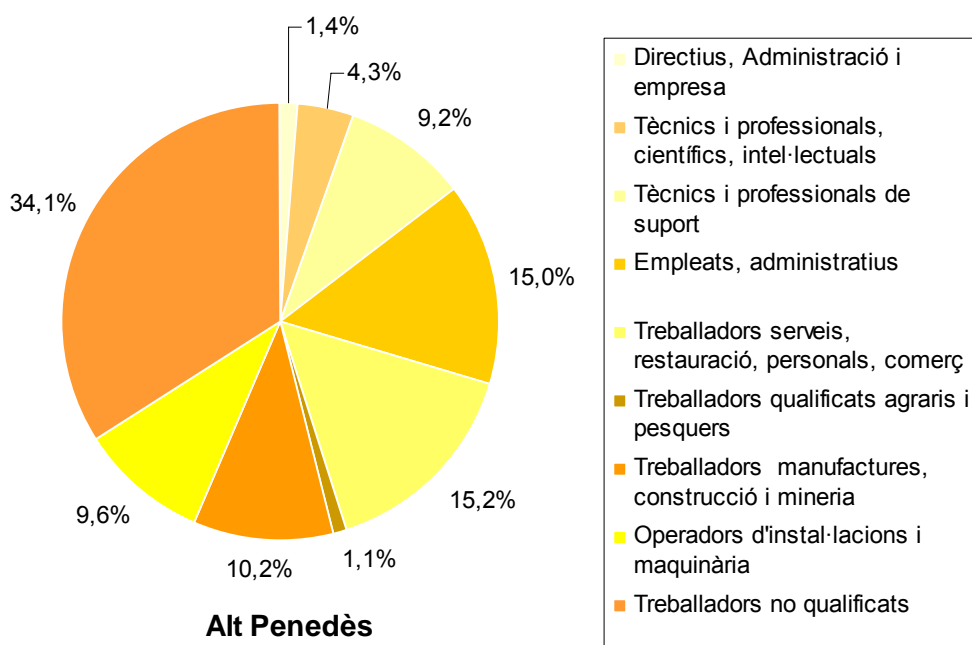


Figura 24. Distribució de l'atur per grups de professionals(2007).

2.4 Habitatge

En el conjunt del període 1992-2007 el nombre mitjà anual d'habitatges acabats per 100h. a Vilafranca ha estat de 1,21, molt superior al que s'ha assolit al conjunt de Catalunya (0,81).

El fort increment del nombre d'habitatges construïts a partir de la dècada dels noranta s'explica, en bona part, pel desplaçament cap a la vila d'un important nombre de famílies joves que no podien fer front als elevats preus de l'habitatge a la ciutat de Barcelona. Aquest dinamisme del mercat de l'habitatge ha coincidit amb l'etapa de més creixement de la població de la vila. L'important augment de la demanda ha provocat els darrers anys un creixement molt significatiu dels preus de l'habitatge.

Any	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Habitatges acabats								
Vilafranca del Penedès	141	292	389	350	365	269	481	512
Catalunya	30.938	33.579	32.814	36.547	39.812	40.490	47.449	49.875
Habitatges acabats/100 habitants								
Vilafranca del Penedès	0,51	1,04	1,38	1,24	1,28	0,92	1,62	1,69
Catalunya	0,51	0,55	0,53	0,59	0,65	0,66	0,76	0,80

Any	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Habitatges acabats								
Vilafranca del Penedès	352	466	541	521	249	289	404	781
Catalunya	57.368	65.556	65.538	68.798	71.101	78.407	77.309	79.580
Habitatges acabats/100 habitants								
Vilafranca del Penedès	1,13	1,45	1,61	1,49	0,69	0,78	1,09	2,09
Catalunya	0,90	1,01	0,98	1,01	1,02	1,10	1,07	1,08

Taula 17. Habitatges acabats durant els anys 1992 – 2007.

Gairebé tres de cada quatre habitatges familiars de Vilafranca del Penedès són principals (76,32%), mentre que la resta es reparteixen entre secundaris (6,01%) i vacants (16,92%).

L'envelliment de la població, juntament amb els nous hàbits socials i l'increment en el nivell de renda que els han fet possibles, ha provocat una clara reducció de la dimensió de les llars. Així, si l'any 1992 cada habitatge familiar era ocupat per una mitjana de 3,3 persones, deu anys més tard (2002) aquesta ràtio ha baixat fins a 2,85. Aquest fet, comú a totes les comarques catalanes però amb una especial incidència a l'Alt Penedès, comporta una major pressió sobre el mercat immobiliari, en necessitar-se un nombre més gran d'habitatges per satisfer la demanda d'un mateix volum de població.

El parc existent mostra una superfície lleugerament superior a la mitjana de Catalunya i força per sobre de la resta de comarques metropolitanes. Així, gairebé dues tercers parts dels habitatges (53,12%) tenen més de 90 metres quadrats i, d'aquests, una sisena part en tenen més de 150.

El parc d'habitatges vilafranquí s'ha vist incrementat al llarg dels darrers anys en una proporció molt superior no únicament a la de la resta de comarques catalanes sinó també a les metropolitanes. Així, tan sols en el període 1999-2003, a Vilafranca es van acabar 2.392 nous habitatges, amb una clara tendència a l'acceleració al llarg dels darrers anys.

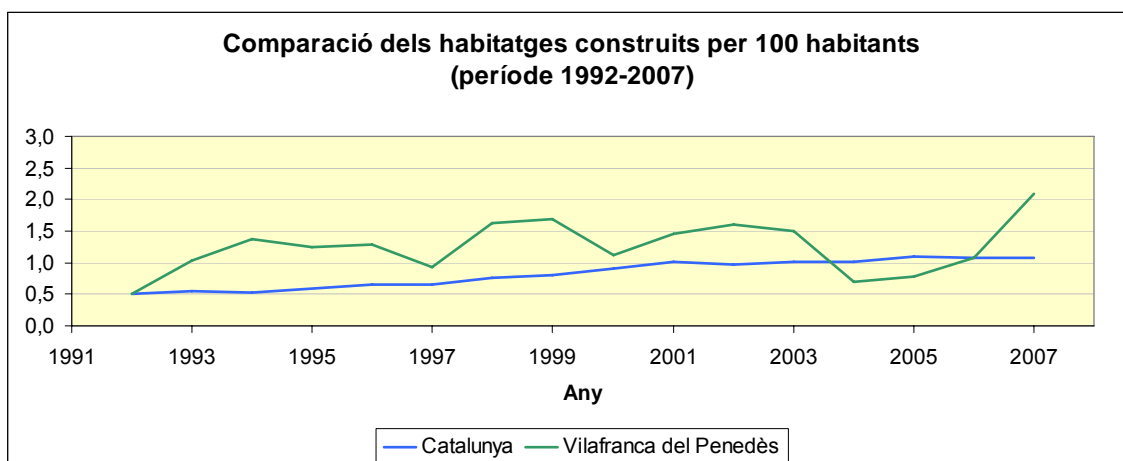


Figura 25. Comparació d'habitatges construïts (1992-2007).

2.5 Mobilitat

A l'Alt Penedès s'han experimentat al llarg de les darreres dues dècades un important increment de la mobilitat quotidiana dels seus ciutadans.

L'encara tímid procés d'integració de la comarca en les dinàmiques metropolitanes dona com a resultat volums actuals de desplaçaments encara molt menors als de la resta de la regió, tant a nivell municipal com, sobretot, comarcal. Ara bé, l'existència d'aquesta diferència, al costat de la tendència observada a seguir les dinàmiques metropolitanes amb un cert retard, porta a pensar que la mobilitat continuarà augmentant a la comarca fins aproximar-se molt, o fins i tot igualar-se, als valors del conjunt de la regió.

En aquest sentit, cal tenir en compte que segons GPO, Ingeniería, SA (2008), l'actual estructura modal de la mobilitat a l'Alt Penedès és, entre el conjunt de comarques metropolitanes, la que presenta una més alta dependència del transport individual, i on els desplaçaments amb transport col·lectiu representen, amb diferència, una proporció més baixa sobre el total. El previsible increment de desplaçaments a la comarca unit a una deficitària oferta de transport col·lectiu tendiran, doncs, a multiplicar els efectes negatius de la mobilitat, en haver-se de basar fortament en la utilització del vehicle privat.

L'augment de la mobilitat comporta beneficis per als individus que es desplacen, però provoca al mateix temps importants costos econòmics, ambientals i fins i tot humans sobre el conjunt de la població, tant la que es desplaça com la que no. Per aquest motiu, és important distingir entre augment d'accessibilitat i augment de la mobilitat.

3 L'activitat econòmica al territori

3.1 Estructura econòmica: trets principals

Vilafranca del Penedès és una ciutat eminentment industrial i terciària (els dos sectors es reparteixen pràcticament a parts iguals un 89% del producte interior brut), però amb una certa especialització relativa en el sector primari, que contrasta força amb la de la resta de comarques metropolitanes. Així doncs, l'estructura productiva de vilafranquina, es caracteritza per quatre trets principals:

- Un sector agrari amb un pes important en el teixit econòmic, especialment quan es compara amb la importància que té al conjunt de l'economia catalana. L'activitat se centra bàsicament en la vinya, que representa un 1,44% del PIB comarcal, però l'any anterior en representava un 4,22%.
- Una indústria que continua tenint un paper fonamental en el sistema productiu, tot i la terciarització creixent de l'economia de la vila. El teixit industrial es basa en una part considerable en les activitats
- Un sector de la construcció en expansió, gràcies al fort dinamisme de l'edificació d'habitatges, que en termes relatius ha assolit un creixement molt superior al del conjunt català, amb un pes en l'estructura productiva superior al de Catalunya.
- Finalment, el sector serveis està relativament menys desenvolupat que al conjunt de Catalunya, però en expansió constant i amb bones expectatives de creixement per al futur, i amb un pes en l'economia comarcal al voltant del 47% de la producció.

Vilafranca és una població molt dinàmica, amb un arrelament de les activitats tradicionals, però també oberta a altres activitats econòmiques, com les industrials (a més de l'elaboració del vi i el cava, cal esmentar els sectors del paper, dels minerals no metàl·lics, de la metal·lúrgia i de l'equipament elèctric, electrònic i òptic), les comercials, les dels serveis a les empreses i les logístiques.

El sector primari seguirà mantenint un pes considerable en l'estructura productiva, gràcies al conreu de la vinya, que està augmentant la productivitat gràcies a les grans transformacions dels darrers anys, per la mecanització creixent de les explotacions agràries.

En els anys vinents la indústria molt probablement seguirà mantenint el seu pes en el teixit productiu de la vila i segons Guinjoan, M. i Pons, J. (2006) hi haurà un procés de terciarització de l'economia. En l'esdevenidor un dels principals reptes dels agents econòmics i socials de la comarca consistirà a aconseguir que el creixement de les activitats industrials, la construcció de noves infraestructures i de nous habitatges, siguin compatibles amb el cultiu de la vinya. La situació estratègica de Vilafranca a la regió metropolitana de Barcelona i la disponibilitat de sòl poden ser un factor decisiu

per atraure activitats, ja siguin industrials o logístiques, que tinguin dificultats per instal·lar-se a l'entorn de la ciutat de Barcelona.

En el futur immediat, a més de potenciar la competitivitat de la indústria, en especial del vi i el cava, però també la de la resta d'activitats manufactureres, que actualment tenen una important presència en el diversificat teixit productiu de la ciutat, Vilafranca requereix un impuls del sector serveis, especialment de les activitats relacionades amb els serveis a les empreses, el turisme i els serveis a persones, que actualment estan poc desenvolupades.

L'aportació del sector de la construcció a la generació de riquesa els propers anys, molt probablement no seguirà creixent com ho ha fet els darrers anys, tot i que la seva contribució a la producció vilafranquina continuarà sent elevada.

L'activitat productiva de Vilafranca del Penedès segons les llicències d'activitat econòmica és la següent:

Divisions I.A.E.	2000	2002	2007	2000-2002 Var %	2002-2007 Var %
1. Energia i aigua	1	1	0	0,0%	-100,0%
2. Indústria química	7	8	4	14,3%	-50,0%
3. Indústria metal·lúrgica	55	57	59	3,6%	3,5%
4. Altres indústries manufactureres	147	140	195	-4,8%	39,3%
Total INDÚSTRIA	210	206	258	-1,9%	25,2%
5. CONSTRUCCIÓ	372	378	466	1,6%	23,3%
6. Comerç, hosteleria, reparacions	1073	1117	1672	4,1%	49,7%
7. Transport i comunicacions	198	189	168	-4,5%	-11,4%
8. II.FF. Serveis a empreses	327	366	433	11,9%	18,3%
9. Altres serveis	544	558	621	2,6%	11,3%
Total COMERÇ i SERVEIS	2142	2230	2894	4,1%	29,8%
TOTAL ACTIVITATS ECONÒMIQUES	2724	2814	3618	3,3%	28,6%

Taula 18. Llicències d'activitat econòmica a Vilafranca del Penedès.

Gràficament es pot observar:

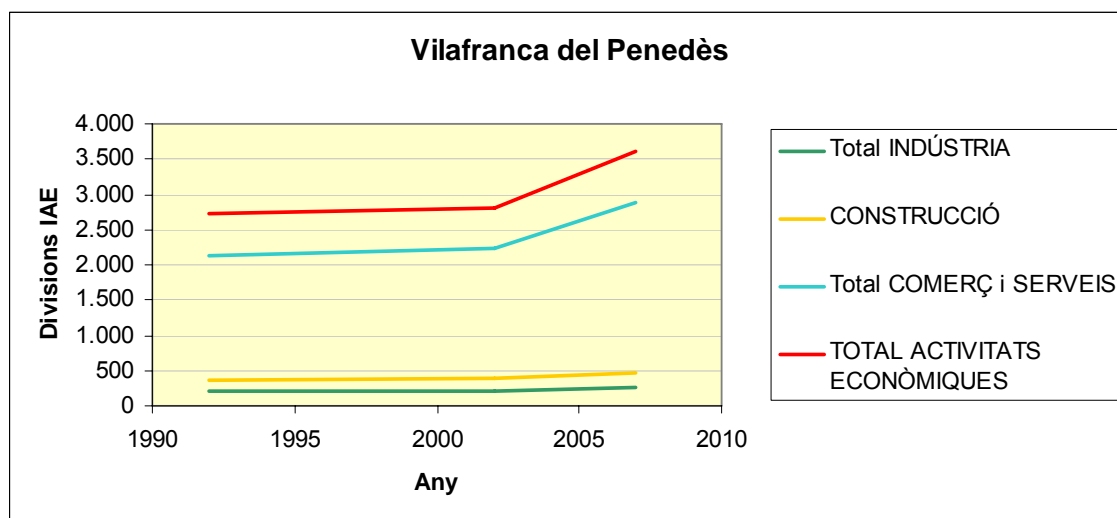


Figura 26. Llicències d'activitat econòmica a Vilafranca del Penedès.

Si parlem a nivell comarcal i seguint dades de l'Anuari Econòmic Comarcal de l'any 2008 de Caixa Catalunya, Costa, M., Feu, M., Martínez, D., Oliver, J. i Soto, E. (2008), el creixement del PIB de l'Alt Penedès el 2007 va ser d'un 3,04%, mostrant un dinamisme superior al de l'any passat però sense arribar a superar la mitjana catalana (3,54%). Aquesta millora relativa s'explica per mitjà del guany de dinamisme de la indústria i dels serveis, amb un increment del valor afegit de l'1,51 i el 4,76%, respectivament (0,58 i 3,40% anteriors).

Adicionalment, el sector de la construcció ha avançat d'un 2,60%, si bé aquest registre significa una moderació de 0,66 punts percentuals respecte al 2006. Finalment destaca la caiguda del sector primari amb un 1,20%, influït per la poca pluviositat, després de l'extraordinari registre de l'any anterior (avanç del 20,11%).

L'estructura del PIB comarcal divergeix del de la mitjana catalana, ja que destaca l'elevat pes de la indústria, amb el 43,33%. Els serveis representen el 45,74%; la construcció el 9,50%, i en darrer terme el sector primari representa el 1,44%.

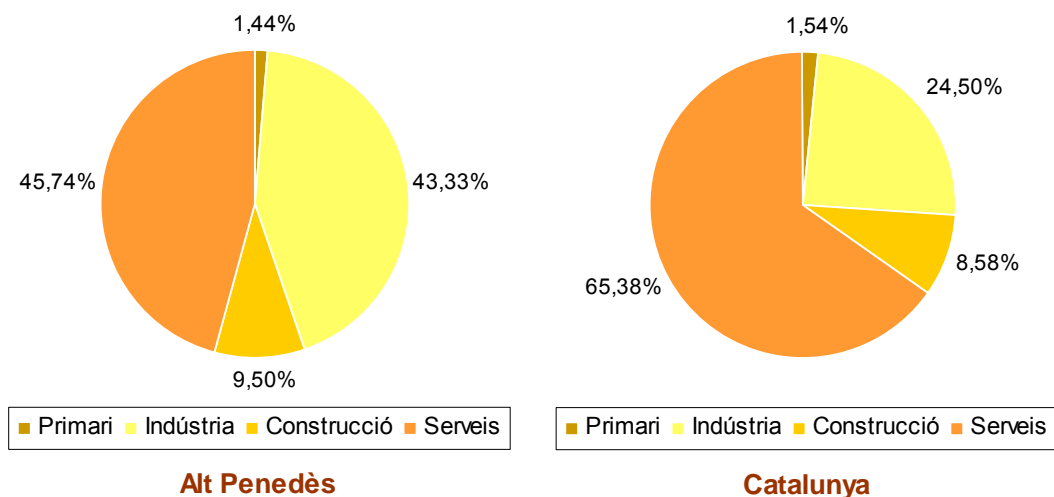


Figura 27. Distribució sectorial del PIB (2007).

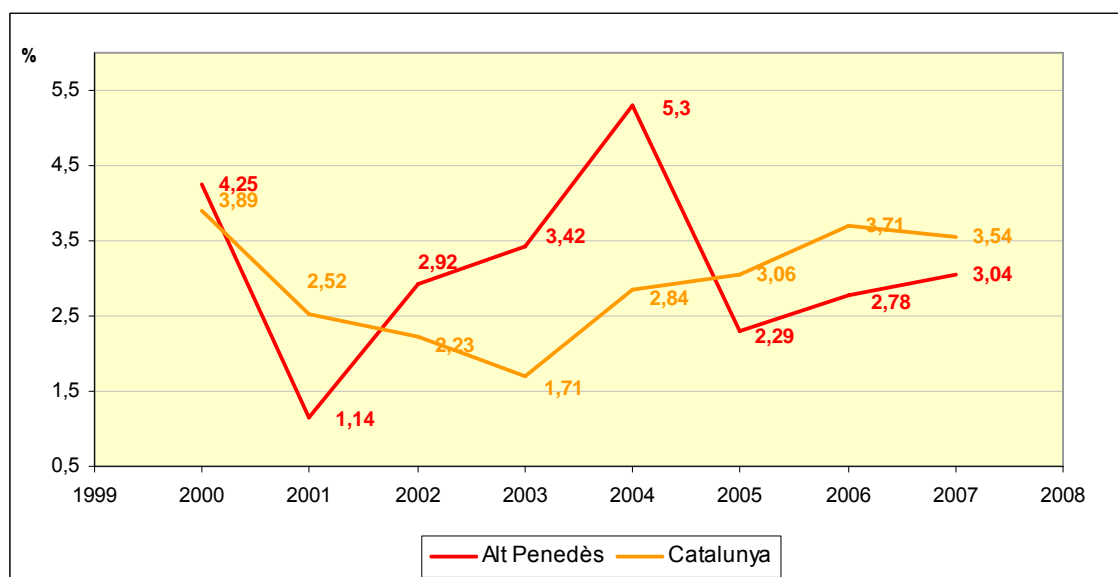


Figura 28. Evolució del creixement del PIB comarcal (2000-2007).

Amb aquestes dades, el creixement acumulat entre el 2000 i el 2007 és del 21,2%, davant el 21,8% de l'eix metropolità i per sota l'alça acumulada del conjunt català (23,4%).

3.2 Agricultura

D'acord amb el Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural, el 38,54% de la superfície comarcal es destina a conreus. Alhora, la vinya també és el conreu més important en extensió, ja que representa el 77,3% del total de les terres de cultiu de la comarca.

La relativa especialització de la comarca en el sector primari és fàcilment observable en la distribució dels seus llocs de treball, més del 4% dels quals es troben a l'agricultura i ramaderia (percentatge força superior al de la resta de comarques metropolitanes). Al seu costat, a més, la també potent activitat industrial es basa força en el subsector alimentari, és a dir, en totes aquelles activitats relacionades amb l'agricultura, de manera que 377 empreses de la comarca (un 15% del total) corresponen a indústria alimentària.

Destaca sobretot el subsector del vi i subproductes, que segons dades de l'Anuari Econòmic Comarcal, Costa, M., Feu, M., Martínez, D., Oliver, J. i Soto, E. (2008), contribueix prop del 82% sobre el total del VAB primari. Tot i que aquest subsector presentava una tendència creixement en els últims anys, en l'últim any ha tingut una davallada del 0,5% respecte al 2006, també per manca de pluja. Pel que fa a la ramaderia és poc important, i només en destaca la cria d'aviram.

El clima càlid i suau, amb notables oscil·lacions tèrmiques estacionals, la baixa pluviositat i l'elevada insolació fan que l'Alt Penedès sigui una zona òptima per al conreu de la vinya. A més, a la comarca hi ha una potent activitat industrial relacionada amb el sector del vi i del cava. La suma de la producció generada pel conreu de la vinya i el sector agroalimentari representa el 15,1 % del PIB total de l'Alt Penedès, sense tenir en consideració les activitats productives indirectament relacionades amb el sector.

La vinya és un element essencial per definir la identitat pròpia de l'Alt Penedès, atès que rep la denominació d'origen del Penedès i el Cava, i és una de les regions vitivinícoles més riques i diverses de tot Europa, a la vegada que és una de les zones de l'economia catalana amb més projecció internacional gràcies a les exportacions dels productes del sector. El Penedès és un gran productor de vins blancs, una bona part dels quals es destina a l'elaboració del cava, i els darrers anys ha augmentat considerablement la producció de vins negres.

3.3 Indústria

La indústria de la comarca de l'Alt Penedès es basa, en una part considerable, en les activitats relacionades amb el procés d'elaboració de vi i cava. La resta del teixit industrial es caracteritza per una diversificació elevada. Malgrat l'important procés de terciarització de l'economia penedesenca els darrers anys, la indústria continua actuant com a impulsora de l'activitat econòmica de la comarca.

La indústria ha accelerat el seu creixement respecte al 2006, des del 0,58 fins a l'1,51%. Aquest impuls és conseqüència de l'acceleració en el ritme d'avanç del subsector de l'alimentació, begudes i tabac, de -4,3 fins al 3,2%. Addicionalment, la indústria del paper i arts gràfiques ha crescut d'un 6,2%, mentre que la metal·lúrgia i els productes metàl·lics ha caigut de l'1,9%.

L'any 2007, el sector industrial ha representat el 43,33% del PIB comarcal, per sobre del 24,50% de l'economia catalana. Les branques industrials amb més pes en l'estructura productiva comarcal han estat l'alimentació, begudes i tabac (que ha generat el 41,8% del PIB industrial de la comarca), el paper, edició i arts gràfiques (11,1%), la metal·lúrgia i productes metàl·lics (9,5 %) i els altres minerals no metàl·lics (7,3%).

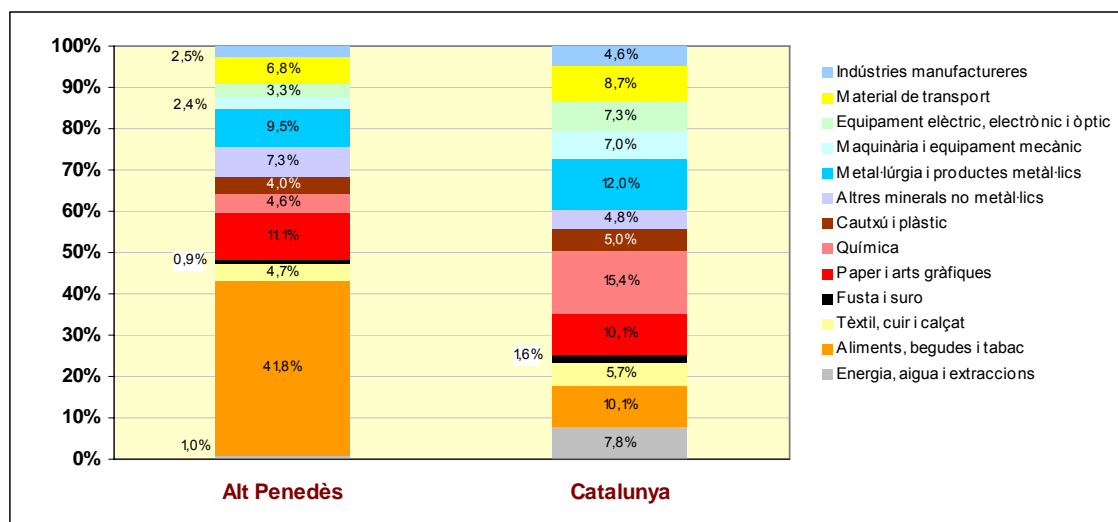


Figura 29. Distribució subsectorial del PIB del sector industrial (2007).

Un aspecte destacable de la comarca és la presència de tres clústers diferents, com expliquen Costa, J., Ferrer, E.M., Llorente, M., Marín, R. i Ros, E. (2008):

- El sector de l'alimentació i begudes
- El sector del paper, l'edició i les arts gràfiques
- El sector dels materials de transport.

El sistema de producció local més important pel que fa a la xifra de negoci és el de l'automoció al cinturó industrial de Barcelona, que comparteix amb les comarques de l'àmbit metropolità de Barcelona, la Selva i el Bages. Els establiments productius representen el 0,5% sobre el total de la indústria catalana, i alhora representen el 76,9% del total del sector dels materials de transport.

Pel que fa al sector de vins i caves del Penedès, és el segon en facturació, persones treballadores i establiments. Els establiments productius representen el 0,48% sobre el total de la indústria catalana, i alhora representen el 43,09% del total del sector d'alimentació i begudes. El sector es dedica a la producció de vins i caves amb diferents denominacions d'origen (DO Penedès, DO Cava i DO Catalunya), on la denominació d'origen Penedès, que dóna prestigi als vins i caves que aquí s'elaboren, gaudeix de projecció internacional.

CLÚSTER	SECTOR	LOCALS	TREBALLADORS	FACTURACIÓ (MEUR)	COMARQUES QUE INCLOU
Vins i caves del Penedès	Alimentació i begudes	214	2.478	575	Alt Penedès, Baix Penedès i Garraf
Fabricació de paper i de cartró a les conques de l'Anoia, del Bitlles i del Llobregat	Paper, edició i arts gràfiques	31	1.673	400	Alt Penedès, Anoia i Baix Llobregat
Automoció al cinturó industrial de Barcelona	Materials de transport	226	35.188	9.600	Alt Penedès, Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Selva, Vallès Occidental i Vallès Oriental

Taula 19. Clústers amb presència a l'Alt Penedès.

Les manufactures tradicionals, en bona part per la importància de la indústria agroalimentària, i en menor mesura les avançades, tenien un pes superior en l'estructura productiva industrial de l'Alt Penedès que en la catalana. Tal com indiquen Costa, J., Ferrer, E.M., Llorente, M., Marín, R. i Ros, E. (2008) les manufactures tradicionals representaven el 70,9 % dels ocupats a la comarca i les avançades, el 7,9 %.

La situació estratègica de l'Alt Penedès a la regió metropolitana de Barcelona i la disponibilitat de sòl, poden ser un factor decisiu per atraure activitats industrials que tinguin dificultats per instal·lar-se a l'entorn de la ciutat de Barcelona, però, a la vegada, comporta un cert risc de pèrdua de control sobre el desenvolupament futur de la comarca, atès que pot ser utilitzada per localitzar determinades activitats industrials i/o terciàries amb un elevat consum de sòl i un baix valor afegit. No es pot oblidar, en definitiva, que les dinàmiques d'actuació metropolitanes tendeixen a utilitzar el territori segons una lògica que respon a uns interessos d'escala superior als merament comarcals.

3.4 Construcció

L'any 2007, l'aportació del sector de la construcció a la producció de la comarca va ser del 9,50 %, per sobre de la del conjunt de l'economia catalana (8,58 %). En el període 2000-2007, el nombre d'ocupats en la construcció ha augmentat igual a la comarca que a Catalunya (amb un increment anual acumulatiu del 5,5 %) i en els dos casos l'evolució de l'ocupació ha estat més favorable que en el conjunt del teixit productiu. El 2007, el pes d'afiliats a la Seguretat Social en el sector se situava en el 10,7 % dels ocupats, mentre que a Catalunya equivalia a l'11,1 % de l'ocupació.

En el conjunt del període 1991-2007 el nombre mitjà anual d'habitatges acabats per 100 h. a Vilafranca ha estat de 1,21, molt superior al que s'ha assolit al conjunt de Catalunya (0,81).

El fort increment del nombre d'habitatges construïts a la capital l'Alt Penedès a partir de la dècada dels noranta s'explica, en bona part, pel desplaçament cap a la vila d'un important nombre de famílies joves que no podien fer front als elevats preus de l'habitatge a la ciutat de Barcelona. Aquest dinamisme del mercat de l'habitatge ha coincidit amb l'etapa de més creixement de la població de Vilafranca. L'important augment de la demanda ha provocat els darrers anys un creixement molt significatiu dels preus de l'habitatge.

En els últims dos anys, aquest fort creixement del subsector residencial ha patit una important moderació en el ritme d'avanç, amb una caiguda dels habitatges iniciats del 16,0%, menor que la mitjana catalana (-32,7%), mentre que els habitatges acabats han continuat tenint augments elevats.

El percentatge d'habitatges de protecció oficial acabats a Vilafranca del Penedès amb relació als habitatges acabats totals ha estat lleugerament inferior al de Catalunya en el conjunt del període 1996-2007 (veure Taula 17).

3.5 Serveis

El pes dels serveis en l'activitat econòmica de Vilafranca és molt inferior que al conjunt de Catalunya. La dimensió relativa dels dos sectors esmentats, primari i industrial, provoquen una infrarepresentació dels serveis, que tot i suposar el 45,74% del PIB comarcal i aplegar gairebé la meitat de l'ocupació, mostren una proporció molt per sota de la resta de comarques metropolitanes i a la mitja catalana (65,38% sobre el PIB). D'altra banda, des de l'inici de la dècada dels noranta, a diferència d'altres comarques catalanes, la importància d'aquest sector en el teixit productiu de la vila ha augmentat força modestament.

Analitzant més profundament l'activitat terciària, s'observa el dèficit en una activitat especialment representativa del terciari de més valor afegit, com són els serveis a les empreses, mentre que mostra valors molt més semblants als del conjunt de la regió metropolitana de Barcelona en subsectors de serveis adreçats a la població, molt especialment el comerç.

No obstant això als darrers anys hi ha hagut un desenvolupament considerable dels serveis adreçats a les persones (salut, llars d'infants, centres geriàtrics, etc.), del turisme i dels serveis prestats a les empreses (enginyeries, gestories, consultores en tecnologia i innovació, etc.).

Si ens basem en el creixement, en destaquen els elevats creixements de la intermediació financera (9,6%) i del transport i les comunicacions (8,4%), mentre que els subsectors ja comentats de major pes dins els serveis (comerç i reparacions, i immobiliàries i serveis empresarials, amb un pes conjunt del 47,0%) han anotat creixements més moderats (2,3 i 5,7%, respectivament).

Els darrers anys a la comarca s'han desenvolupat considerablement els serveis prestats a les empreses (enginyeries, gestories, consultores en tecnologia i innovació, etc.) i els serveis adreçats a les persones (salut, llars d'infants, centres geriàtrics, etc.).

L'activitat logística es configura també com un dels punts forts de la ciutat, pel seu posicionament en l'entorn metropolità i la relativa disponibilitat de sòl a preus més reduïts que a la majoria de les comarques de l'entorn de la ciutat de Barcelona.

El comerç, la intermediació financera i els serveis públics, tenen un pes inferior dins dels serveis a Catalunya que a Vilafranca. Precisament el subsector del comerç i la reparació és el que aporta més contribució al PIB dels serveis, concretament el 25,6%. A continuació, segueixen les immobiliàries i els serveis empresarials, amb el 21,4%; les administracions públiques, la sanitat i l'ensenyament, amb el 19,3%; la intermediació financera, amb el 10,8%; l'hoteleria, amb el 10,0%, i els transports i les comunicacions, amb el 8,0%. En canvi, l'hoteleria, els transports i comunicacions, les activitats immobiliàries i els serveis a les empreses tenen més presència en l'estructura dels serveis de Catalunya.

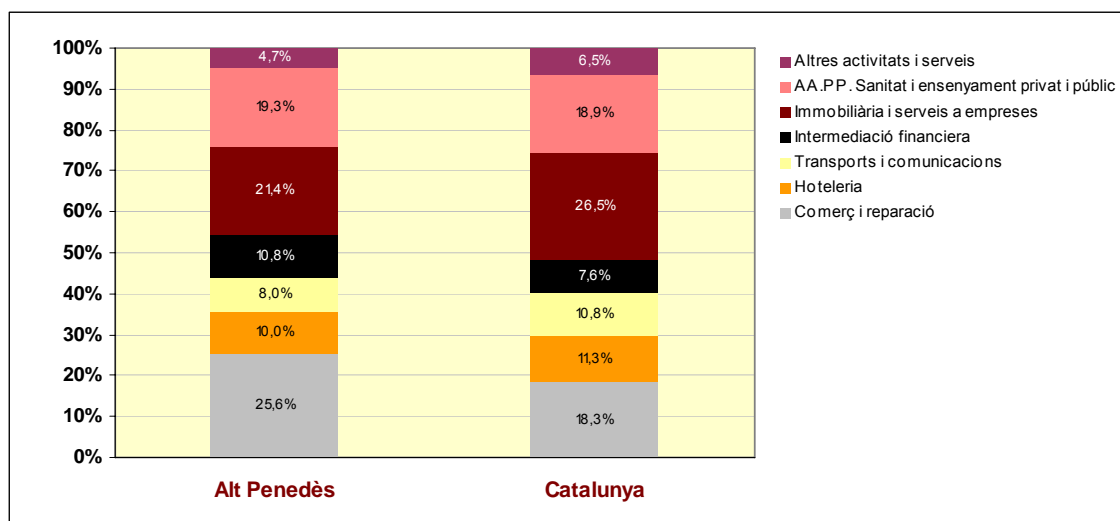


Figura 30. Distribució subsectorial del PIB del sector serveis (2007).

Pel que fa a la resta d'activitats del sector serveis, és especialment remarcable el fet que a la capital comarcal tingui la seu central Caixa Penedès, que avui és la tercera caixa de Catalunya.

En el període 2002-2007 el pes dels ocupats en els serveis a Vilafranca del Penedès ha crescut considerablement. En aquest període de temps, el nombre d'afiliats a la Seguretat Social en el sector a la comarca ha crescut el 35,7 % (un creixement anual acumulatiu del 6,3 %), per sobre de l'increment del 22 % assolit al conjunt de Catalunya (4 %).

3.5.1 Hoteleria i turisme

Vilafranca del Penedès disposa de 6 establiments hotelers amb 369 places i d'un alberg amb 57 places. A finals de 2009 està prevista l'obertura d'un hotel de 5 estrelles al vell mig de la ciutat, i comptarà amb 36 places més, fet que augmentaria les places hoteleres de Vilafranca fins a les 405.

S'observa que al llarg d'aquests anys hi ha hagut un creixement molt baix de places hoteleres, on només han variat les places referents a pensions i la incorporació d'un alberg a la vila.

L'escassa tradició turística de la comarca provoca que actualment el sector estigui molt poc desenvolupat. Això no obstant, el turisme és una de les activitats econòmiques amb més bones perspectives de futur a l'Alt Penedès. És evident que el sector turístic de la comarca no s'ha d'orientar cap a una oferta de temporada, sinó que s'hauria de parlar d'un turisme amb vocació de mantenir una activitat més o menys regular de caràcter permanent. Per aconseguir-ho es disposa de l'ampli patrimoni cultural i natural de la comarca, en especial de les activitats relacionades amb el conreu de la vinya i l'elaboració del vi i el cava, i la bona posició geogràfica de la comarca, en especial la seva proximitat a l'entorn de les ciutats de Barcelona i de Tarragona, i als municipis de la Catalunya central.

Any	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Hotel 5 estrelles										1*
Places									0	36
Hotel 4 estrelles	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Places	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206
Hotel 3 estrelles	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Places	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
Pensió	5	5	5	5	4	4	3	3	3	2
Places	119	119	129	129	114	114	93	93	93	67
Alberg					1	1	1	1	1	1
Places					57	57	57	57	57	57
TOTAL places	421	421	431	431	473	473	452	452	452	462

Taula 20. Evolució hotelera a Vilafranca del Penedès segons l'escenari.

(*): Inauguració prevista a l'Octubre de 2009.

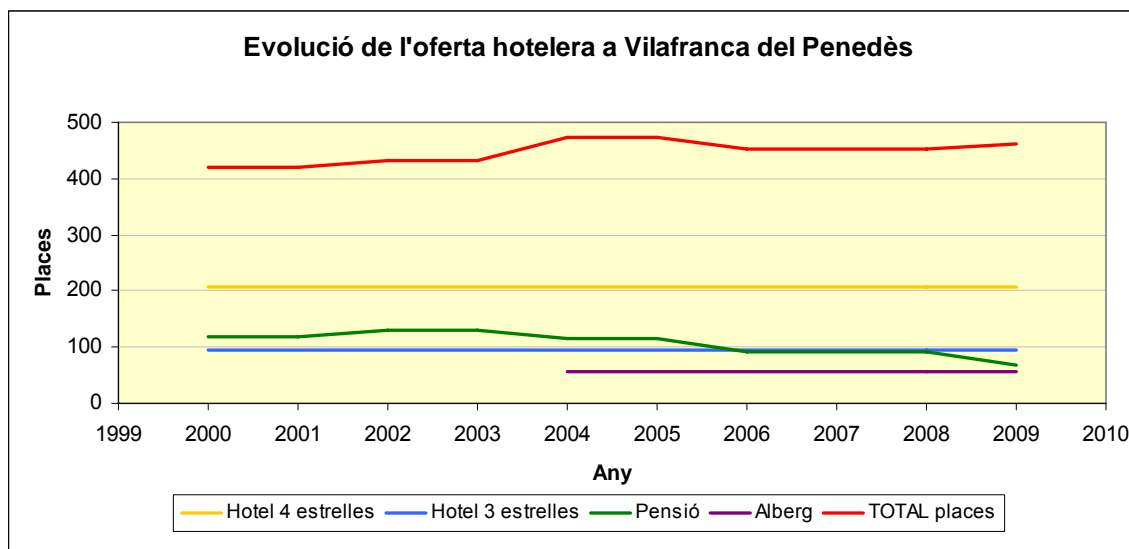


Figura 31. Evolució hotelera a Vilafranca del Penedès.

3.5.2 Comerç

Els ocupats del sector comercial han representat l'any 2007 el 18,4 % de les persones afiliades a la Seguretat Social a l'Alt Penedès, per sota del 20,2 % del conjunt de Catalunya. Vilafranca del Penedès concentra el 53 % dels establiments comercials de la comarca, que actua com a mercat principal de les seves àrees d'influència.

Pel que fa al nombre d'establiments relativitzat pel nombre d'habitants, a la Taula 21 es posa de manifest que a Vilafranca del Penedès hi ha 2,30 establiments/100 h, xifra bastant superior a l'Alt Penedès on n'hi ha 1,68, que a la vegada es troba lleugerament per sota que al conjunt de Catalunya (1,78).

	Nombre	%	Per 100 h.
Vilafranca del Penedès	735	53,0	2,30
Alt Penedès	1.388	100,0	1,68
Catalunya	115.640		1,78

Taula 21. Establiments d'empreses de comerç al detall per municipis. Any 2002.

4 Sistema d'infraestructures

La comarca de l'Alt Penedès s'estén a l'extrem meridional i interior de la regió metropolitana de Barcelona, convertint-se d'aquesta manera en lloc de pas obligat per a la major part de les comunicacions que tenen lloc entre la península Ibèrica i no només de la capital catalana sinó, fins i tot, de les comarques gironines i de bona part del trànsit internacional.

La proximitat a Barcelona, la densificació urbana de bona part del Baix Llobregat i la diferència de preus del sòl fa que, en aquest moment, la comarca sigui vista per molts promotors immobiliaris com a un lloc d'inversió preferent. L'interès despertat pel Penedès, no tan sols es pot considerar de caràcter privat, sinó que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques hi contempla un seguit de projectes i infraestructures a desenvolupar.

La posició privilegiada de la comarca, tant en relació amb la regió metropolitana com per la bona situació en relació amb ciutats d'important dinamisme econòmic com Vilanova i la Geltrú, Igualada i Tarragona, i el relleu, formant un important corredor, faciliten el paper de Vilafranca del Penedès com a peça clau de la xarxa de comunicació catalana i estatal.

Aquesta situació estratègica ofereix a la comarca enormes possibilitats de desenvolupament, però exerceix, al mateix temps, una important pressió sobre el territori, subjecte a unes dinàmiques d'ocupació de sòl per habitatge, activitat i infraestructures de comunicació que entra en competència directa amb els usos tradicionals de la comarca.

Així, a més de la progressiva urbanització per a usos residencials i industrials, els 593 quilòmetres quadrats de la comarca es veuen travessats per un nombre creixent d'infraestructures viàries i ferroviàries de gran capacitat que, per les seves característiques, estan destinades més a servir els fluxos de trànsit que es produeixen a una escala territorial superior que no pas els que es generen a la pròpia comarca.

La comarca té tres grans eixos de comunicació viària: l'autopista AP-7, que la travessa en sentit NE-SW i que es destina a servir un trànsit tant metropolità com nacional i internacional; la carretera A-7 (antiga N-340), d'ús estatal, en connectar Barcelona amb el sud de la península Ibèrica, però també local, en travessar longitudinalment la comarca i unir Vilafranca amb bona part de la resta de municipis; i la C-15, de recorregut nord-sud i que cal interpretar com a part de l'anomenat Eix Diagonal, que connecta Vilanova i la Geltrú amb Vilafranca, Igualada i Manresa. Al voltant d'aquests tres grans eixos, s'articula la xarxa viària comarcal, que es caracteritza per una estructura radial respecte a la capital, Vilafranca del Penedès.

Pel que fa al ferrocarril, la comarca és travessada per la línia d'Alta Velocitat i la xarxa de rodalies que serveix la comarca (línia 4), que dona servei a un bon nombre de municipis de la comarca. El tren d'Alta Velocitat ressegueix bàsicament el mateix recorregut, amb l'afegit que actualment no serveix als municipis pels quals transcorre, de manera que el territori penedesenc és utilitzat i en canvi no és servit per a una de

les infraestructures de transport més importants. Aquesta situació es mantindrà fins al 2012, quan començaran a funcionar els trens Regionals d'altres prestacions, que circularan per la línia d'alta velocitat.

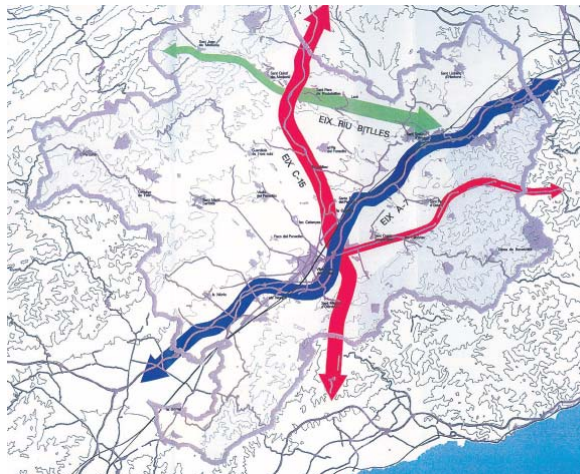


Figura 32. Eixos de comunicació.

Aquesta concepció del territori com simple suport físic d'unes infraestructures destinades a donar servei a unes dinàmiques d'una lògica territorial d'escala molt superior és fàcilment extensible a l'activitat econòmica i residencial, i esdevé un dels principals riscos que haurà d'afrontar la comarca al llarg dels propers anys.

A continuació es parteix de la situació existent, analitzant l'estat actual de les infraestructures, avaluant la seva eficiència, així com la capacitat de servei que es disposa a través del transport públic.

4.1 El sistema d'infraestructures de comunicació com a suport de la xarxa de transport públic: Situació actual

En el sistema de transports actual s'ha de destacar la importància del ferrocarril com a sistema de transport, les funcions focalitzadores de les estacions i l'organització de sistemes de transport per autobusos.

En l'apartat d'anàlisi de la població, s'ha avaluat l'evolució de la mobilitat i la relació d'aquestes amb les dinàmiques urbanes de les diverses ciutats. S'ha vist la importància de la mobilitat obligada, principalment a nivell metropolità, i es preveu que les condicions d'integració metropolitana incrementin encara més aquesta mobilitat.

Com s'ha comentat anteriorment, destaca el predomini del transport privat en els recorreguts comarcals i metropolitans, tot i que les actuals línies ferroviàries no exhaurixen la capacitat de places a les hores punta.

Una millora del servei ferroviari en el temps de desplaçament i del sistema de transport local, en relació amb les estacions, pot resultar en una major incidència del ferrocarril com a mitjà de transport quotidià així com d'altres mitjans de transport associats.

4.1.1 El transport de viatgers per ferrocarril: Rodalies RENFE

La Línia C4 de rodalies RENFE, St. Vicenç de Calders-Manresa, té parada en un 100% dels trajectes a les estacions de Vilafranca del Penedès, efectuant-hi 72 serveis diaris.



Figura 33. Línies de Rodalies RENFE.

4.1.2 Dades bàsiques d'oferta i de demanda

■ Oferta

Un paràmetre per definir el grau d'oferta de transport són les places per quilòmetre que ofereix el transport ferroviari. A partir de les expedicions diàries i en hora punta per sentit, i del material mòbil circulant, s'ha calculat les places per quilòmetre que ofereix el servei de Rodalies de Renfe al llarg del dia.

Línia	Origen	Destinació	Places km diàries	Places km any (milions)
Rodalies Renfe Operadora				
R1	Barcelona	Maçanet	8.307.786	2.606
R2 Sud	Barcelona	St. Vicenç	6.541.932	2.099
R2 Nord	Barcelona	Maçanet	6.014.325	1.930
R3	L'Hospitalet	Vic	3.745.777	1.217
R4 Sud	Barcelona	St. Vicenç	4.988.080	1.606
R4 Nord	Barcelona	Manresa	7.509.768	2.416
R7	Cerdanyola	Martorell	n.d.	n.d.
R10	Aeroport	Sants	988.576	317
Total Rodalies Renfe Operadora			38.096.244	12.191
Total Rodalies de Barcelona			47.228.788	14.616

Taula 22. Places per km ofertes en el servei de rodalies diàries i totals anuals (2006).

Cal indicar que per al càlcul d'aquest indicadors s'han considerat places ofertes tant els seients com les places dempeus. Aquestes últimes s'han estimat amb un grau d'ocupació de 2,75 persones per metre quadrat d'espai lliure dempeus.

■ Demanda

Pel que fa a la demanda, a l'any 2007, els serveis de Rodalies de Renfe va perdre viatgers a totes les seves línies principals. Segons GPO, Ingeniería, SA (2008), en el cas de la línia St. Vicenç-Vilafranca-Manresa es va produir una disminució de la demanda del 6,5% respecte l'any anterior. Aquesta caiguda en la demanda ha estat produïda per les incidències del servei ofert per la companyia durant aquest període.

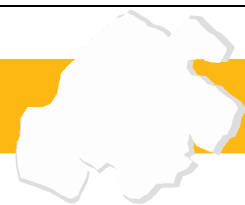
Evolució de la demanda			
Rodalies Renfe Operadora	2006	2007	2006-2007
R1 Molins de Rei - Mataró - Maçanet	33,9	31,9	-5,9%
R2 St. Vicenç - Vilanova - Maçanet	38,5	35,5	-7,8%
R3 L'Hospitalet - Vic	9,0	7,9	-12,2%
R4 St. Vicenç - Vilafranca - Manresa	36,8	34,4	-5,5%
R7 L'Hospitalet - Cerdanyola - Martorell	3,3	4,1	24,2%
R10 Barcelona - Aeroport	0,9	3,2	255,6%
Total Rodalies Renfe Operadora	122,4	117,0	-4,4%
Rodalies Renfe Operadora	2005	2006	2005-2006
Total Rodalies de Barcelona	11,7	12,3	5,4%

Taula 23. Viatgers anuals a la xarxa ferroviària (en milions). Anys 2005, 2006 i 2007.

L'evolució de la demanda dels serveis de rodalies Renfe, ha estat de creixement constant amb quotes mitjanes del 2,8 % anual, amb un creixement elevat fins el 2002 i amb un període d'estancament des d'aleshores. Cal assenyalar que la integració tarifària de la Regió Metropolitana de Barcelona es va produir l'any 2001 i la de Renfe, es va iniciar parcialment el 2001 i va finalitzar el 2003.

En el cas de Renfe, el creixement experimentat no ha tingut un paral·lelisme en la inversió, atès que no s'ha produït una dotació addicional de serveis/circulacions ni de material mòbil. La conseqüència ha estat una saturació creixent del sistema, que ha anat en detriment del confort de l'usuari i que du forçosament a plantejar una millora en la gestió dels serveis i un augment de l'oferta.

CAPÍTOL III: HIPÒTESI DE FUTUR



1 Escenaris de creixement de població a Vilafranca del Penedès

S'ha formulat quatre escenaris de creixement:

■ **Escenari 1: creixement de la passada dècada**

Consisteix en la hipòtesi menys dinàmica. Es calcula basant-se en l'increment mig de la població comarcal en la dècada 1991-2000, en aquest cas, al final del període comptaríem amb una població de 42.708 habitants, amb un creixement del 14,30% respecte a la població actual i 5.344 nous habitants.

■ **Escenari 2: manteniment de l'època de màxima expansió**

Manteniment de la dinàmica incremental dels anys 2001-2004, amb un increment mig anual del 3,93%. Si es complís aquesta hipòtesi de creixement pels propers 13 anys, la població augmentaria un 50% només en 10 anys. Al final del període Vilafranca del Penedès comptaria amb una població de 64.106 habitants amb un increment de 2.425 nous habitants, amb un creixement total del 71,57%. Val a dir que aquest escenari és totalment irreal, i es considera per tal de considerar un punt màxim

■ **Escenari 3: dinàmica dels últims quatre anys**

El tercer dels escenaris reflecteix la dinàmica dels últims anys, amb un increment mig 1,16% durant el període 2005-2008, que generaria un creixement del 17,58% amb 6.567 nous habitants, i per tant, Vilafranca tindria 43.931 habitants.

■ **Escenari 4. escenari Ciudad Real**

La realització de l'escenari seguint el creixement de Ciudad Real s'ha realitzat de la manera següent:

Primerament s'ha obtingut la taxa de creixement anual de població dels últims 23 anys, tant a nivell de les ciutats a comparar, com a àmbits més generals per tal d'establir les tendències de l'època. Per aquest motiu s'incorpora l'anàlisi de la província i d'Espanya.

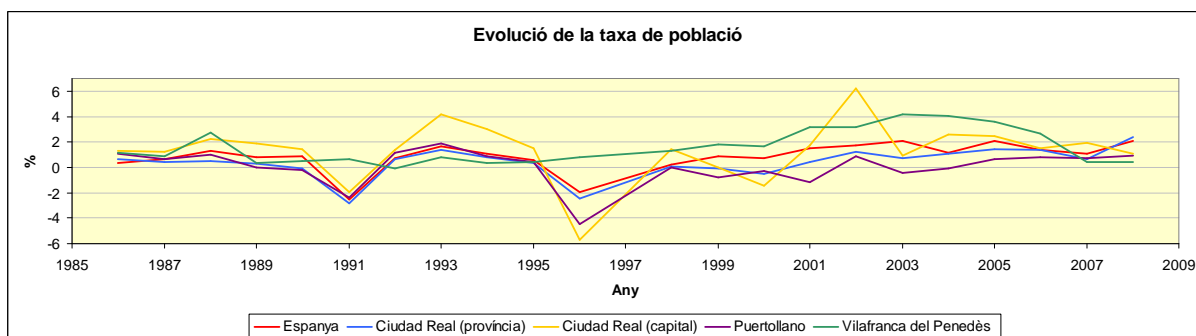


Figura 34. Evolució de la taxa de població.

També s'ha analitzat l'històric de la taxa des de la dècada dels anys 50 fins a la meitat de la dècada dels 80 per tal de tenir una visió més àmplia de les tendències de ciutat, que tot i disposar-ne de poques dades, serveix per comprovar que la tendència de creixement vilafranquí ha estat elevada al llarg de l'última meitat de segle.

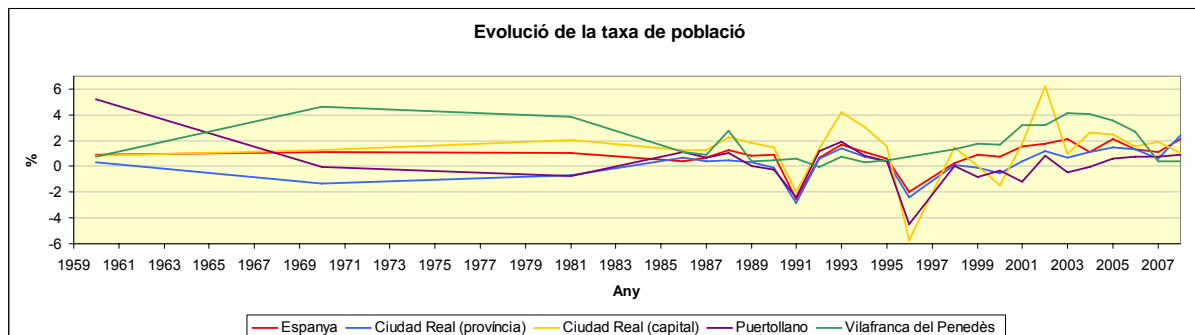


Figura 35. Evolució històrica de la taxa de població.

Per començar s'ha comparat la taxa de creixement que tenien ambdues ciutats en els cinc anys anteriors a la inauguració del tren d'alta velocitat.

S'observa que durant aquest període les diferents taxes de creixement del conjunt espanyol segueixen un patró comú. Destaca la taxa de creixement de Vilafranca, que es diferencia de la resta i també cal tenir en compte la de Ciudad Real, perquè si bé segueix la tendència de l'estat, durant els 5 anys es troba per sobre de les ciutats similars o més pròximes.

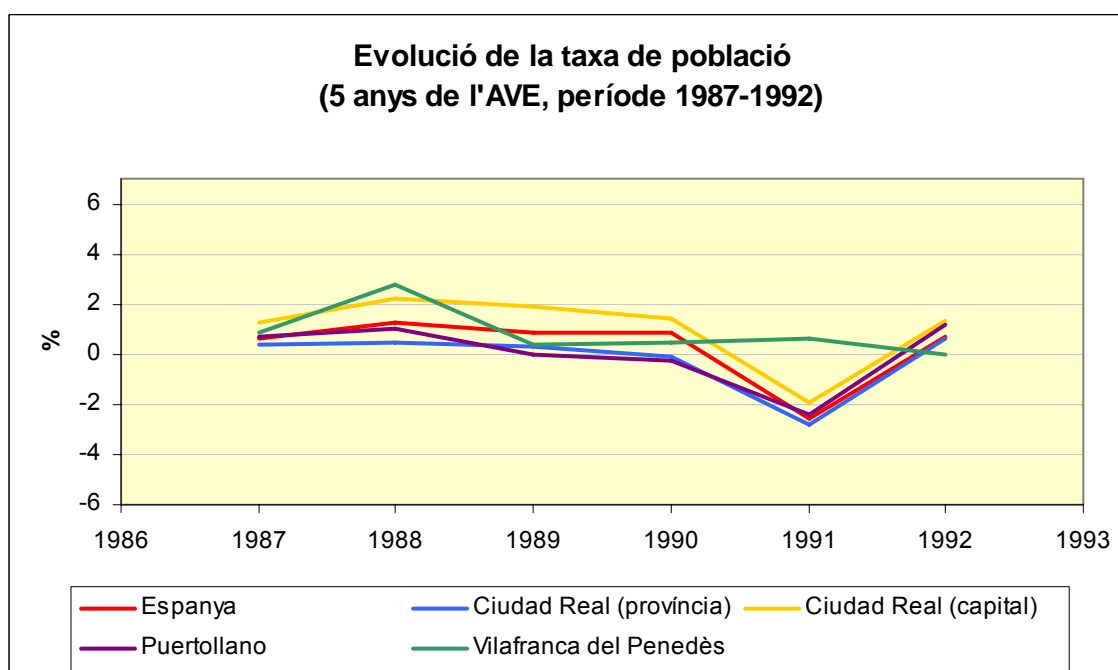


Figura 36. Evolució de la taxa de població abans de l'AVE (1987-1992)

NOTA: El descens de població que s'aprecia l'any 1991 es deu simplement a l'actualització del cens que es realitza cada cinc anys.

A continuació s'ha observat el creixement de les tres ciutats durant la dècada següent a la inauguració de l'alta velocitat. S'afegeix també la comparativa espanyola i la de Ciudad Real província per veure la dinàmica poblacional durant aquests deu anys.

En el gràfic s'hi observen diferents factors. Primerament l'elevada taxa de població de Ciudad Real (ciutat) durant els tres anys posteriors a l'estrena de l'AVE. Durant aquest període el ritme de creixement de Ciudad Real duplica i amb escreix a la taxa espanyola i també a la provincial.

A continuació s'observen unes quantes alternances i finalment, la taxa de Ciudad Real esdevé molt superior a la resta.

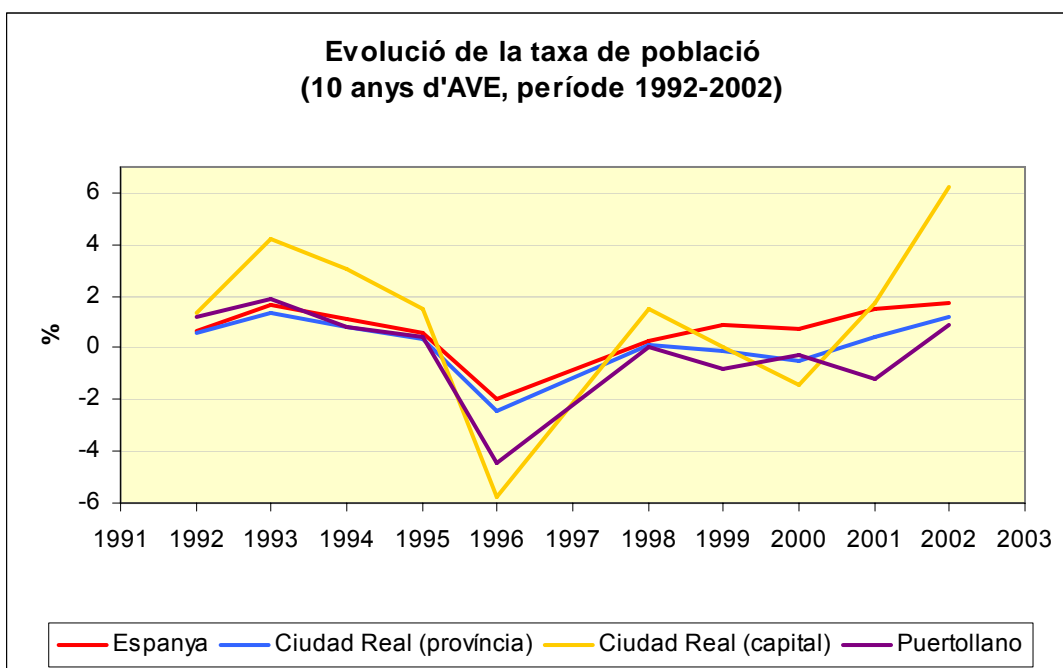


Figura 37. Evolució de la taxa de població abans de l'AVE (1992-2002).

NOTA: El descens de població que s'aprecia l'any 1996 es deu simplement a l'actualització del cens que es realitza cada cinc anys

La hipòtesis de creixement de Vilafranca seguint d'escenari de Ciudad Real el podem dividir en dos parts:

■ **1- Període 2008-2012: previ als trens Regionals d'altres prestacions**

Durant aquests anys previs a la construcció de l'estació, es podria pensar que Vilafranca hauria de seguir una taxa semblant a la de la mitjana de l'estat, tal i com va succeir a Ciudad real en els 5 anys abans de l'arribada de l'AVE. Tot i això es pot comprovar que la taxa vilafranquina no segueix moltes similituds amb l'espanyola. D'aquesta manera, per preveure la població que tindrem d'aquí a 5 anys, utilitzarem aquell dels escenaris realitzats anteriorment que més s'assembli a les taxes de Ciudad Real durant als 5 anys anteriors a la

instauració de l'alta velocitat. Per aquest motiu ens decantarem cap al primer dels escenaris, que suposa un creixement com el que s'havia produït a la vila durant la dècada dels 90.

Hipotitzant aquest escenari, la situació l'any d'inici del servei de trens Regionals d'altres prestacions (any 2012) Vilafranca tindria una població de 38.819 habitants i un creixement del 3,89% en cinc anys.

■ *Període 2012-2022: una dècada amb trens Regionals d'altres prestacions*

Aquest període s'ha de caracteritzar per seguir una dinàmica més o menys semblant a la que va seguir Ciudad Real en el període 1992-2002. Ara bé, existeixen moltíssimes causes que provoquen canvis en el creixement de població, per tant, s'ha intentat separar la dinàmica que va seguir Ciudad Real respecte de la que seguia Espanya en aquell moment.

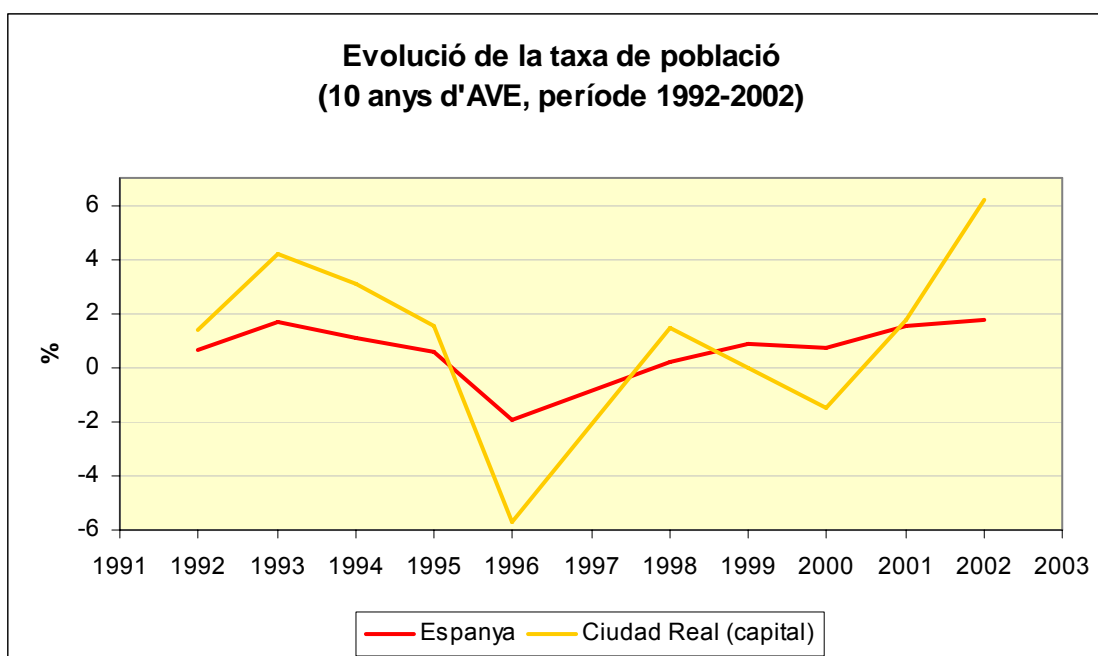


Figura 38. Evolució de la taxa de població després de l'AVE (1992-2002).

És a dir, s'ha intentat extreure l'evolució de la taxa de Ciudad Real si la taxa espanyola s'hagués mantingut nul·la durant aquests anys. El resultat obtingut n'és el següent:

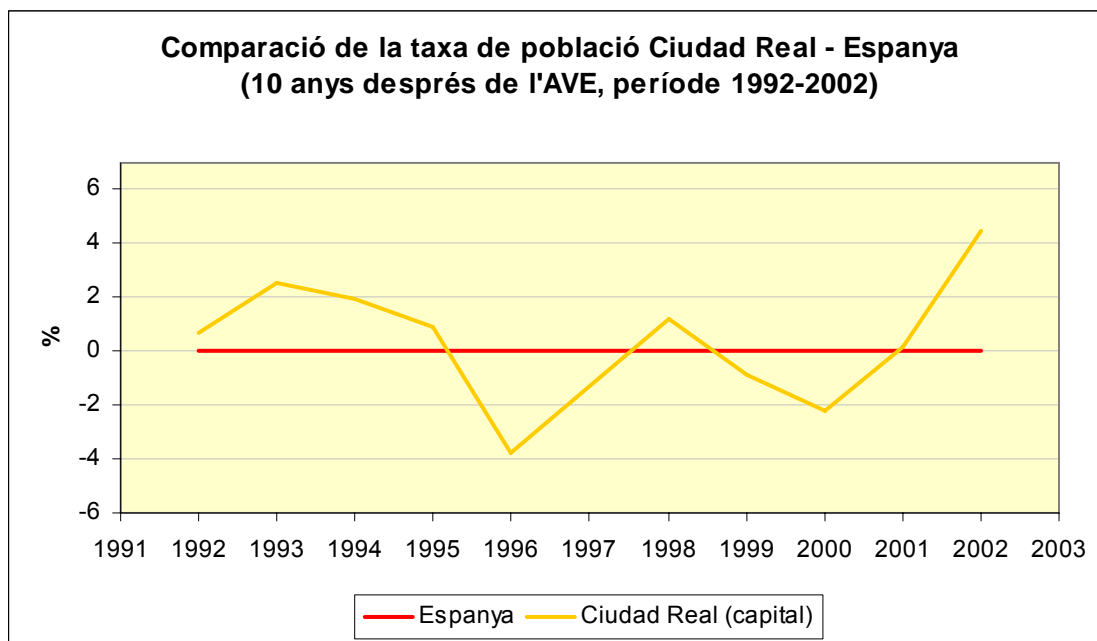


Figura 39. Taxes de creixement de població extreta la dinàmica estatal (1992-2002).

Aïllada la dinàmica de Ciudad Real respecte l'espanyola en els deu anys següents de l'arribada de l'AVE, es tracta d'incorporar-hi la previsió de la taxa de creixement estatal durant el període 2012 - 2022, per tal de poder aplicar aquestes taxes de creixement poblacional a Vilafranca, fent coincidir la taxa de creixement de la capital manxega de l'any 1992 (arribada de l'AVE) amb la taxa de creixement vilafranquina del 2012 (arribada dels Regionals d'altres prestacions).

Cal destacar que s'ha interpolat les dades de 1996 i 1997 de la taxa de Ciudad Real, ja que l'any 1996 correspon a l'any d'actualització del cens demogràfic i que no es disposava de les dades de l'any 1997.

D'aquesta manera la previsió de la taxa de creixement vilafranquina fins al 2022 és la següent.

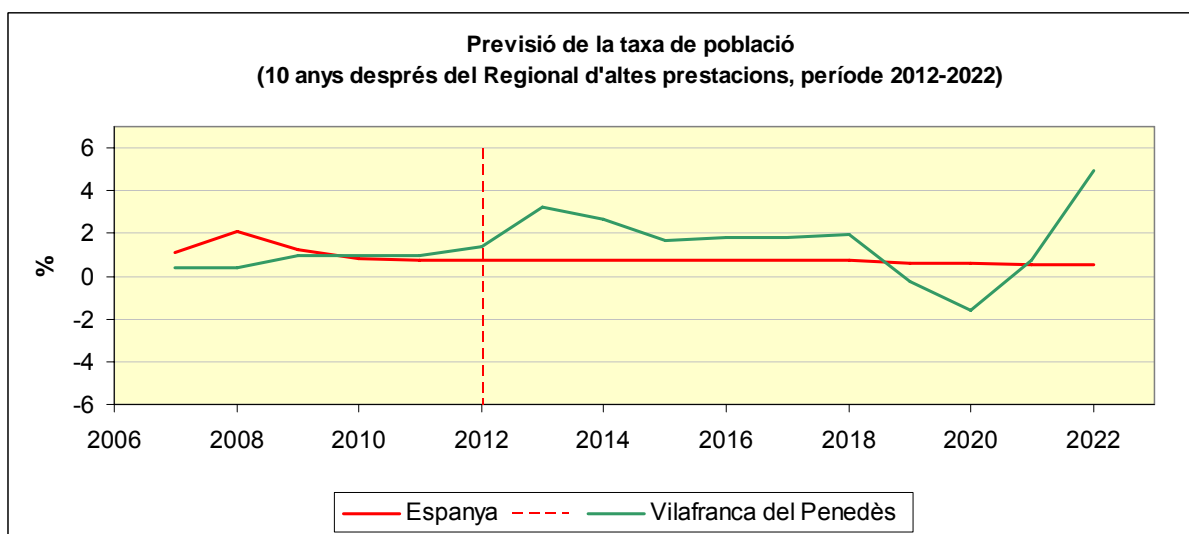


Figura 40. Previsió de la taxa de creixement poblacional. (2012-2022).

Per mitjà d'aquesta previsió, la situació a la capital de l'Alt Penedès l'any 2022, deu anys després de la inauguració dels Regionals d'altres prestacions seria la següent:

Vilafranca del Penedès	
Increment habitants	8.527
Percentatge de creixement	22,82%
Habitants totals	45.891

Taula 24. Situació vilafranquina l'any 2022.

Per últim es compara els quatre escenaris establertes:

Escenari	Escenari 1: Índex 1991-2000		Escenari 2: Índex 2001-2004		Escenari 3: Índex 2005-2008		Escenari 4: Índex Ciudad Real		Escenari
	0,96%		3,93%		1,16%		1,82%		
Vilafranca	Increment hab.	Habitants total	Increment hab.	Habitants total	Increment hab.	Habitants total	Increment hab.	Habitants total	Ciudad Real
2008		37.364		37.364		37.364		37.364	1988
2009	358	37.722	1.469	38.833	435	37.799	358	37.722	1989
2010	362	38.084	1.527	40.359	440	38.238	362	38.084	1990
2011	365	38.450	1.587	41.946	445	38.683	365	38.450	1991
2012	369	38.819	1.649	43.595	450	39.133	369	38.819	1992
2013	372	39.191	1.714	45.309	455	39.588	1.269	40.088	1993
2014	376	39.567	1.781	47.090	461	40.049	1.082	41.170	1994
2015	380	39.947	1.851	48.941	466	40.515	688	41.858	1995
2016	383	40.330	1.924	50.865	471	40.986	758	42.616	1996
2017	387	40.717	2.000	52.865	477	41.463	772	43.387	1997
2018	391	41.108	2.078	54.943	482	41.945	847	44.234	1998
2019	394	41.502	2.160	57.103	488	42.433	-117	44.117	1999
2020	398	41.900	2.245	59.348	494	42.927	-719	43.399	2000
2021	402	42.302	2.333	61.681	499	43.426	321	43.720	2001
2022	406	42.708	2.425	64.106	505	43.931	2.172	45.891	2002
Δ habitants	5.344		26.742		6.567		8.527		
% creixement	14.30%		71.57%		17.58%		22.82%		

Taula 25. Escenaris de creixement pels propers 13 anys

■ Conclusió:

S'observa que de produir-se un creixement similar al de Ciudad Real, aquest es troba molt lluny del segon dels escenaris, que pretenia un creixement mantingut com el que es produí en l'època de màxim dinamisme, tot i que com s'ha comentat anteriorment, es tracta d'un escenari irreal.

Com es comprova a la Taula 25, l'escenari més dinàmic seria el segon, amb una població l'any 2022 de 64.106 habitants. El seguiria l'escenari 4 (Ciudad Real) amb 45.891 habitants i un increment de 8.527 nous vilafranquins. Finalment es troben l'escenari 3 i l'escenari 1 amb 43.931 i 42.708 habitants respectivament.

Val a dir que de totes maneres, la comparació amb el model Ciudad Real no és ni molt menys descabellada, ja que es troba dins del rang de creixement dels escenaris plantejats prèviament, que es basen en la tendència dels últims anys.

2 Hipòtesi de l'activitat econòmica

2.1 Hipòtesi d'indústria

La indústria de Vilafranca del Penedès es basa, en una part considerable, en les activitats relacionades amb el procés d'elaboració de vi i cava. Altres clústers d'un pes important són el de l'automoció i el de la fabricació de paper i cartró. La resta del teixit industrial es caracteritza per una diversificació elevada. Malgrat l'important procés de terciarització de l'economia penedesenca els darrers anys, la indústria continua actuant com a impulsora de l'activitat econòmica de la vila i de la comarca.

L'evolució del sector en els últims anys ha sigut molt positiva, on s'han donat d'alta 52 llicències d'activitat industrial en cinc anys (+25,2%).

D'acord amb l'observat en altres ciutats espanyoles a les quals l'alta velocitat ha arribat ja fa anys (malgrat que els exemples de ciutats petites en el cas espanyol en són escassos), el sector de la indústria és, en principi, el menys afectat per una infraestructura d'aquestes característiques. L'AVE per si sol, no assegura un desenvolupament de la indústria de la ciutat a la qual arriba.

D'aquesta manera, basant-nos en els exemples estudiats, algunes conclusions sobre el que ha succeït en el sector industrial i que per tant es poden donar a la nostra vila són els següents:

- És molt important que la ciutat conti amb una base industrial assentada i dinàmica. Aquest és el cas de Vilafranca, on donada la seva tradició industrial sobretot en les activitats relacionades amb el procés d'elaboració de vi i cava, hi influirà amb major mesura que en altres ciutats amb AVE però sense teixit industrial consolidat.
- El tren d'alta velocitat per si sol no atrau un nombre significatiu d'indústries. Un fet imprescindible per a atreure-les és disposar de sòl industrial amb bones dotacions, ben comunicat i a un preu competitiu, que no desincentivi la inversió. En aquests moments, Vilafranca disposa de gairebé de la mateixa quantitat de sòl industrial disponible que el que té ocupat.

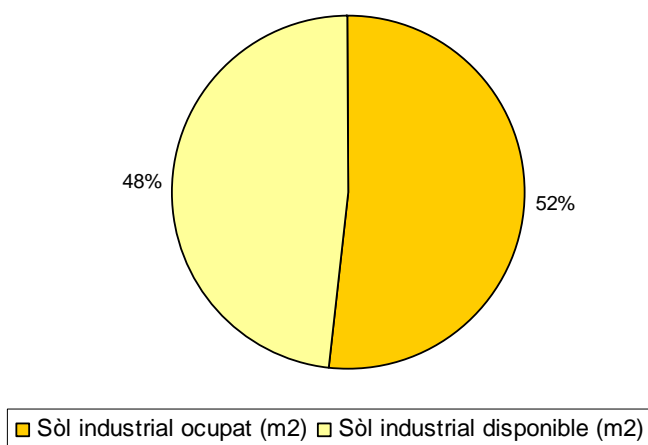


Figura 41. Ocupació dels polígons industrials de Vilafranca del Penedès.

Polígon industrial	Extensió (m2)	Sòl Industrial (m2)	Sòl industrial ocupat (m2)	Sòl industrial disponible (m2)	Ocupació mitjana
TOTAL	1.766.322	992.710	512.218	480.492	54%

Taula 26. Ocupació dels polígons industrials de Vilafranca del Penedès.

A més a més, s'ha de tenir present que encara s'ha d'incorporar el sector de sòl no delimitat "Domenys IV" que estarà constituït bàsicament de sòl industrial.

Cal destacar també que dos dels tres sectors de sòl urbanitzable delimitat més pròxims a la zona de la futura estació de Regionals d'altres prestacions (zona de muntatge de l'AVE), estaran dedicats principalment a la indústria. Així doncs a Porroig es consideraran com a usos principals l'industrial, el terciari i el comercial, mentre que a Els Cirerers comprèn aquells sòls destinats preferentment a usos industrials o de magatzem, de mida petita o mitjana. Les Bassetes, en canvi, pretén consolidar el creixement de la vila, amb predomini d'usos residencials i reserves per a espais comercials i terciaris, i per tant es considera com a ús principal el residencial.

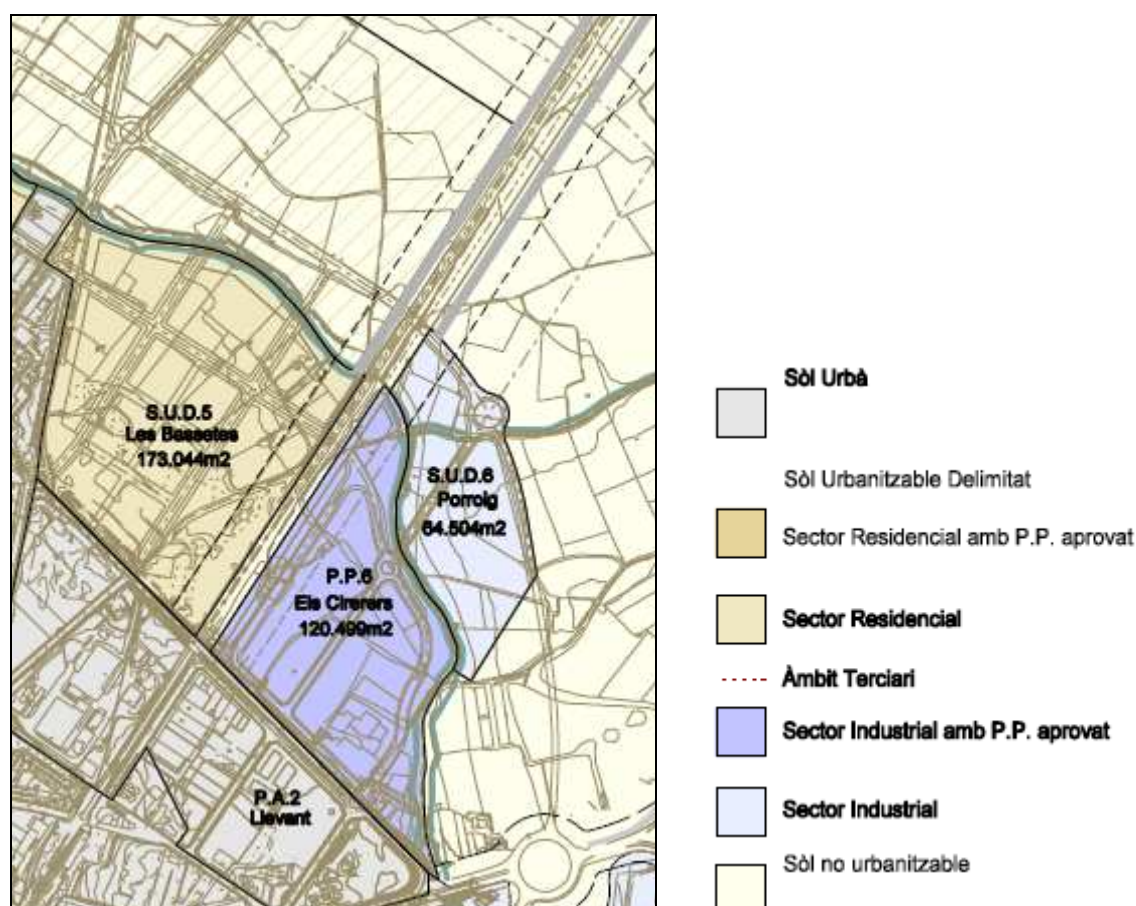


Figura 42. Classificació del sòl a la zona més propera a la futura estació de Regionals d'altres prestacions.

2.2 Hipòtesi d'hoteleria i turisme

Per a realitzar la hipòtesi de futur de l'hoteleria a Vilafranca se segueix el cas de Ciudad Real. En aquest cas l'arribada de l'AVE va suposar canvis visibles a curt termini com la pèrdua de la clientela formada pels viatjants o representants de certs productes, que abans de contar amb les connexions de l'AVE, havien de pernoctar a Ciudad Real.

Si tenim en compte aquest factor juntament amb el fet que el sector va trigar a reaccionar, tot fa preveure que en els primers anys de l'arribada del tren regional d'altres prestacions, l'oferta vilafranquina no augmentarà de manera significativa. Tot i això, seguint les pautes de Ciudad Real, s'esperaria que al cap de 4 o 5 anys després de la incorporació del ferrocarril, les places hoteleres augmentessin significativament.

Si es té en compte la voluntat de les autoritats locals d'aconseguir un turisme amb una activitat més o menys regular de caràcter permanent gràcies a l'ampli patrimoni cultural i natural de la comarca, en especial de les activitats relacionades amb el conreu de la vinya i l'elaboració del vi i el cava, es pot preveure que algunes de les repercussions que previsiblement tindrà el sector seran l'increment de visitants procedents de les ciutats que disposen de parada del tren regional d'altres prestacions, és a dir, l'Aldea Amposta, Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona i Figueres.

■ Hipòtesi de creixement: Escenari Ciudad Real.

Per a la realització de la hipòtesi, s'ha analitzat el nombre de places hoteleres de la ciutat cinc anys abans i deu després de l'arribada del nou mitjà de transport. Com ja s'ha assenyalat anteriorment en la capital manxega l'evolució ha estat la següent:

				Creixement (%)		
				Total	Abans AVE	Després AVE
Ciudad Real	1987	1992	2002	1987 / 2002	1987 / 1992	1992 / 2002
Places Hoteleres	580	477	1100	89,66	-17,76	130,61

Taula 27. Evolució hotelera a Ciudad Real capital.

En el cas de Vilafranca s'ha pres les consideracions següents: Per començar es pretén analitzar l'estructura hotelera en els mateixos períodes, és a dir, cinc anys abans i deu després de l'entrada en servei del nou ferrocarril.

Per a primer període de cinc anys, s'utilitzen dades reals i es preveu una evolució del sector hotelier fins l'any 2012 (prenent com a vàlid el creixement que el que s'ha produït en el període 2007-2009). D'aquesta manera les places hoteleres a Vilafranca l'any 2012 serien 462, és a dir, les mateixes que a l'any 2009 a l'espera de la inauguració del nou hotel de 5 estrelles.

L'anàlisi dels deu anys posteriors al nou servei, s'ha realitzat utilitzant la mateixa taxa de creixement que es produí a Ciudad Real, que és del 130,61%. Aquesta evolució tant positiva no pot vincular-se directament als efectes que genera l'alta velocitat, però de ben segur que aquesta circumstància no passarà desapercebuda per a les cadenes hoteleres.

Tot i això, i tenint en compte que juntament amb Ciudad Real hi ha altres exemples de ciutats petites que disposen de parada d'AVE com és el cas de Puertollano i que no s'han desenvolupat de manera tant satisfactòria i que per la capital penedesenca circularà un tren regional d'altres prestacions i no la pròpiament dita "Alta Velocitat", s'ha estimat oportú incorporar a l'anàlisi l'evolució de l'hoteleria vilafranquina segons un model de creixement que sigui la meitat del que es va produir en el cas de Ciudad Real.

Places hoteleres a Vilafranca				Creixement (%)		
				Total	Abans Reg. AP	Després Reg. AP
				2007 / 2022	2007 / 2012	2012 / 2022
Escenari Ciudad Real						
Creixement idèntic (10 anys després Reg. AP)	452	462	1065	135,71	2,21	130,61
Meitat de creixement (10 anys després Reg. AP)	452	462	764	68,96	2,21	65,30
Escenari sense Regionals altes prestacions				Vilafranca sense Reg.AP 2000 / 2009		
Places Hoteleres (sense Reg. AP)	452	476	522			9,74

Taula 28. Previsió hotelera a Vilafranca del Penedès segons l'escenari.

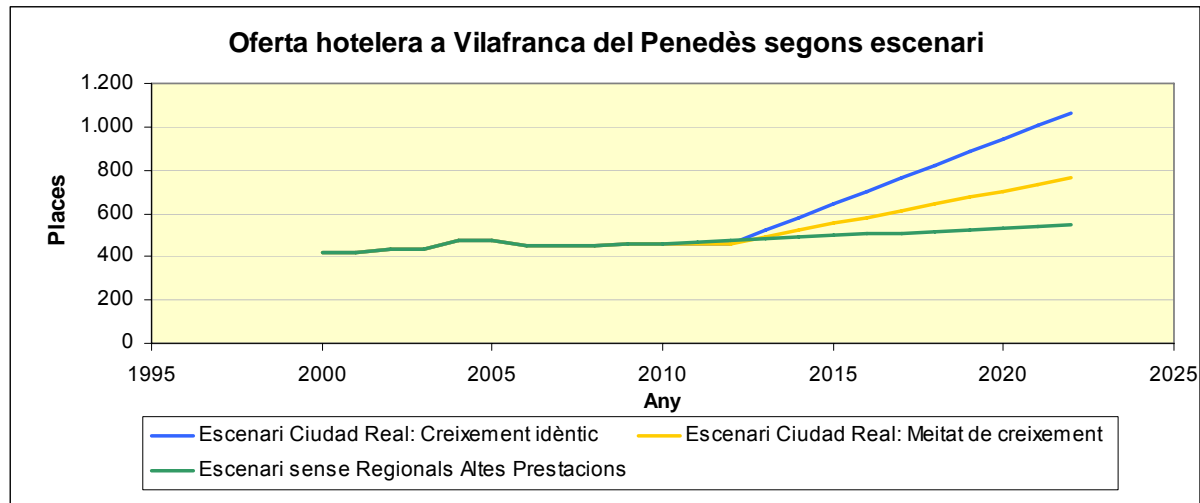


Figura 43. Oferta hotelera a Vilafranca del Penedès segons l'escenari.

Segons la hipòtesi, el tren d'altres prestacions farà créixer el sector hotelier fins a arribar a les 764 places en el cas de produir-se una evolució hotelera que correspongui a la meitat de la dinàmica de creixement de Ciudad Real, per tant suposaria un augment de 241 places respecte de la hipòtesi de creixement sense la incorporació del nou mode de transport.

En el cas de que la resposta del sector fos la mateixa que en la capital manxega, Vilafranca comptaria amb 543 places més respecte la hipòtesi que no contempla els nous trens, arribant a les 1.065 places.

2.3 Hipòtesi de serveis

El procés de terciarització de l'economia vilafranquina ha estat demostrat en l'última dècada, en la qual el sector ha tirat de l'economia i ha creat llocs de treball.

En els últims anys, la majoria de noves llicències d'activitat s'han seguit concentrant en el sector terciari. D'aquesta manera, tret de "Transports i Comunicacions", la resta dels grans grups del sector han tingut un creixement importantíssim (18,3 i +11,3%) i "Comerç, hoteleria i reparacions" ha crescut per sobre del conjunt de les activitats econòmiques (+49,7%)

A partir dels exemples d'altres ciutats, es pot extreure que el sector dels serveis és un dels més beneficiats amb l'arribada de l'alta velocitat, per tant s'espera un canvi positiu que actuï com a punt d'inflexió en l'evolució del sector serveis vilafranquí. Per tant algunes conseqüències que es poden produir serien:

- El sector Serveis continuarà el seu guany de pes específic en l'economia local, i el seu creixement es recolzarà en diversos factors, entre els quals l'arribada del tren d'alta velocitat serà fonamental. Si ens basem en el cas de Ciudad Real, les xifres de llicències d'activitat corroboren els fets, ja que l'evolució del sector serveis entre 1992 i 2002 va ser molt més positiva que la mitjana de l'economia (Taula 8): +79,6% en la divisió 8 del IAE, "Institucions Financeres i serveis a empreses"; i +65,7% en "Altres serveis".
- El nou complex intermodal que es dissenyarà aprofitant la nova estació de Regionals, potenciarà, sens dubte, al sector Transports en el seu conjunt, que rebrà un impuls econòmic importantíssim.
- No obstant això, els mitjans de transport amb els quals el tren Regional d'altres prestacions entri en competència quan s'engeguin els serveis amb Tarragona - Vilafranca - Barcelona (autobusos interurbans, trens convencionals, vehicle privat) sofriran un minvament en la seva demanda, la qual cosa ha de motivar-los a establir noves estratègies.
- La relació Vilafranca - Barcelona passarà a ser utilitzada per multitud d'estudiants que acudiran diàriament a les seves classes. De totes maneres l'impacte que puguin produir en el transport els estudiants serà de menor mesura que el produït a Ciudad Real, ja que seran els vilafranquins els que es desplaçaran a Barcelona a estudiar i no al revés, com succeeix a la ciutat manxega. El mateix es pot dir del professorat que es desplaci a la universitat.
- El nivell general de renda de la ciutat augmentarà i propiciarà l'aparició de serveis gairebé inèdits fins a aquest moment, vinculats a alts nivells de renda.
- Es presenta també una gran oportunitat per a modernitzar altre tipus de serveis que haurien de situar-se en les proximitats de les noves estacions: lloguer de vehicles, cura i manteniment d'aquests, espais per a comerç i oci, etc.
- Existiran opcions per a més empreses dedicades a la consultoria en general.

2.4 Hipòtesi de comerç

Les formes de distribució i consum han canviat de manera substancial en els últims anys, i Vilafranca no ha estat una ciutat aliena a aquest fenomen. La competència en el sector és elevada i l'oferta ha augmentat i s'ha diversificat notablement.

Analitzant els fets succeïts en altres ciutats amb l'arribada del tren d'alta velocitat, es pot assegurar sense cap mena de dubte que el sector del comerç és el sector que més ha notat el canvi. Si s'observa la situació de Ciudad Real deu anys després de l'arribada de l'AVE, es comprova com l'escenari no s'assembla en res a la situació inicial. Per tant s'espera:

- Un increment notable del nombre de llicències d'activitats econòmiques en la divisió 6 del IAE, Comerç, Hoteleria i Reparacions, durant els anys següents a l'estació de trens Regionals, sector que ja ha crescut de manera importantíssima en el període 2002 - 2007, (veure Taula 18).
- Aparició de nous supermercats i mitjanes superfícies comercials que al costat dels hípers obligaran a una profundíssima reestructuració del petit comerç d'alimentació, i que pot causar el tancaments de petits comerços.
- Arribada de franquícies, vinculades sobretot a la moda, que modifiquin per complet el panorama tèxtil local.
- S'espera que Vilafranca augmenti la seva superfície de venda comercial, factor que estarà estretament lligat als increments de població que puguin produir-se i que s'han hipotitzat anteriorment, i de la capacitat d'atracció que generi el comerç vilafranquí sobre els visitants arribats a la ciutat.
- Tot i la millora quantitativa i qualitativa del comerç local, l'extraordinària proximitat a Barcelona via Regional d'altres prestacions, converteix l'oferta comercial i d'oci barcelonina en competidora de la de Vilafranca, fet que es podria traduir en pèrdua de mercat de la capital de l'Alt Penedès.

2.5 Hipòtesi d'habitatge: Escenari Ciudad Real

Durant el període analitzat (1991-2001), la construcció de l'habitatge a Espanya ha passat per dues etapes.

Primerament, durant la primera meitat de la dècada dels noranta s'experimenta un descens de l'habitatge, que el segueix una segona meitat de dècada a l'alça motivada per la crisi de l'agricultura i la borsa.

A la taula següent, es relaciona els habitatges construïts per cada 100 habitants durant els deu anys següents a la construcció de l'AVE i es comprova que entre 1997 i 1998 el creixement és menor que el de mitjana estatal.

Any	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Habitatges acabats											
Vilafranca del Penedès	165	141	292	389	350	365	269	481	512	352	466
Ciudad Real	1.232	960	675	726	454	594	470	483	703	717	827
Habitatges acabats/100 habitants											
Vilafranca del Penedès	0,59	0,51	1,04	1,38	1,24	1,28	0,92	1,62	1,69	1,13	1,45
Ciudad Real	2,16	1,66	1,12	1,17	0,72	1,00	0,78	0,79	1,15	1,19	1,35
Espanya	1,36	1,06	0,90	0,95	0,63	0,91	1,02	0,94	0,93	0,93	1,56

Taula 29. Evolució dels habitatges acabats (1991-2001).

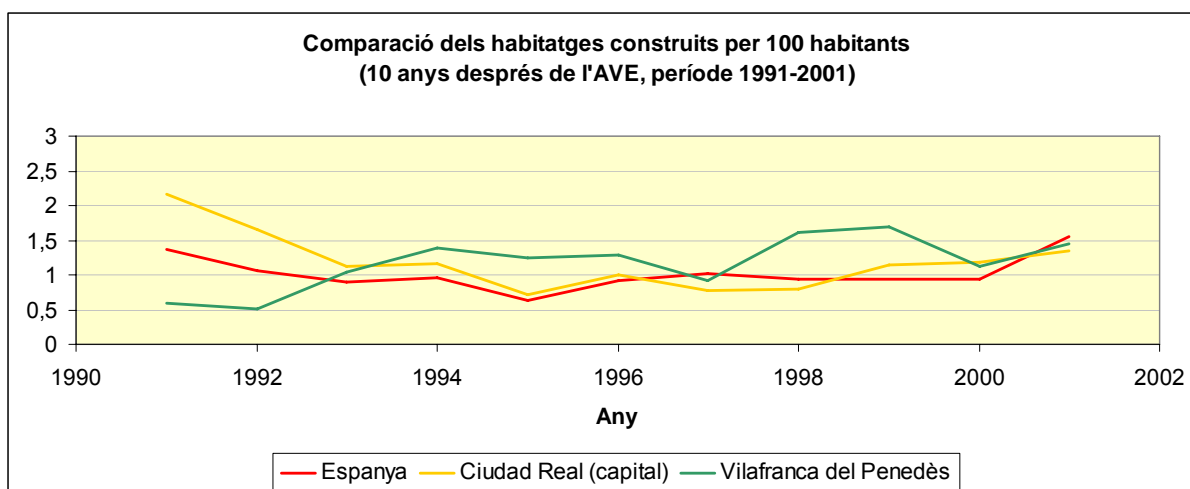


Figura 44. Habitatges construïts per a cada 100 habitants (1991-2001).

Cal destacar que tal i com s'observa en les dades de començaments dels 90, es produeix un despagament a Ciudad Real abans de l'arribada de l'AVE, ja que el quocient entre habitatge i població al 1991 i 1992 és el més elevat de la dècada.

No obstant, que Ciudad Real es mantingui per sobre de la mitjana al 1999, 2000 i en el conjunt del període 1991-2001 indica que estem davant d'una ciutat amb una dinàmica immobiliària evident, tot i que aquests aspectes mereixerien tracte major, que seria objecte d'un altre estudi.

En el cas de Vilafranca del Penedès, en el conjunt del període 1991-2001 el nombre mitjà anual d'habitatges acabats per 100h. a Vilafranca ha estat de 1,17, que es pot considerar gairebé igual al cas de Ciudad Real amb 1,19.

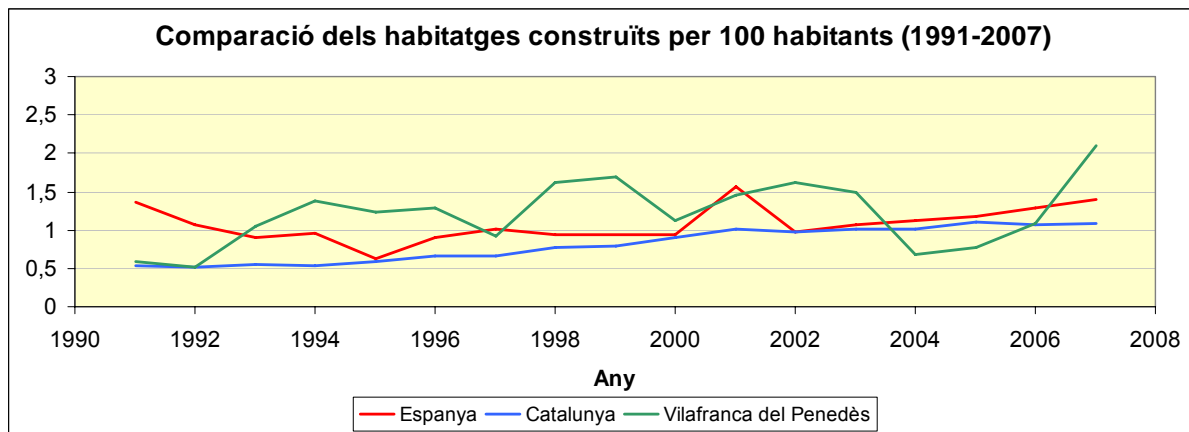


Figura 45. Habitatges construïts per a cada 100 habitants (1991-2007).

La hipòtesi d'habitatge a Vilafranca es realitzarà contemplant els quatre escenaris de creixement poblacional desenvolupats anteriorment. Per tal de desenvolupar la hipòtesi s'ha tingut el compte el ràtio d'ocupació de l'habitatge familiar, i la seva tendència a disminuir, per tant s'ha realitzat una estimació del nivell d'ocupació dels habitatges al voltant dels 2,7 habitants/habitatge constant durant els propers anys.

Un altre aspecte a destacar és percentatge d'habitatges principals de Vilafranca, que se situa en el 76,32% seguit dels vacants amb un 16,92% i dels secundaris amb 6,01%. Aquesta distribució dels habitatges s'ha mantingut en cadascun dels escenaris desenvolupats.

Per tant, el número d'habitatges acabats any a any des de l'actualitat fins al 2022, quan hauran passat 10 anys des de la inauguració del servei de Regionals d'altres prestacions, queda de la següent manera:

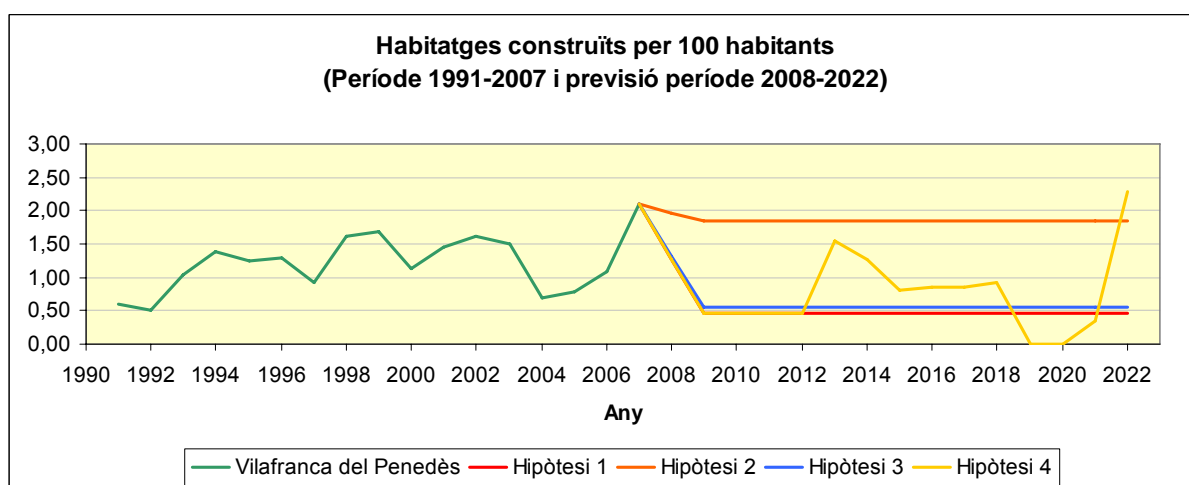


Figura 46. Comparació dels diferents escenaris d'habitatges construïts per 100 hab.

■ **Escenaris:**

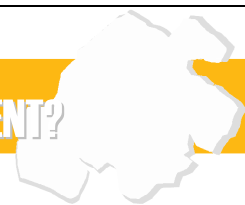
Escenari 1: Índex 1991-2000			Escenari 2: Índex 2001-2004		
Taxa de creixement poblacional: 0,96%			Taxa de creixement poblacional: 3,93%		
Any	Habitatges acabats	Habitatges acabats des de 2009	Habitatges acabats	Habitatges acabats des de 2009	
2009	174	174	712	712	
2010	176	349	740	1.453	
2011	177	527	770	2.222	
2012	179	706	800	3.022	
2013	181	886	831	3.853	
2014	182	1.069	864	4.717	
2015	184	1.253	898	5.615	
2016	186	1.439	933	6.549	
2017	188	1.626	970	7.518	
2018	189	1.816	1.008	8.526	
2019	191	2.007	1.048	9.574	
2020	193	2.200	1.089	10.663	
2021	195	2.395	1.132	11.794	
2022	197	2.592	1.176	12.971	

Escenari 3: Índex 2005-2008			Escenari 4: Índex Ciudad Real		
Taxa de creixement poblacional: 1,16%			Taxa de creixement poblacional: 1,82%		
Any	Habitatges acabats	Habitatges acabats des de 2009	Habitatges acabats	Habitatges acabats des de 2009	
2009	211	211	174	174	
2010	213	424	176	349	
2011	216	640	177	527	
2012	218	858	179	706	
2013	221	1.079	616	1.321	
2014	223	1.302	525	1.846	
2015	226	1.528	333	2.180	
2016	229	1.757	368	2.547	
2017	231	1.988	374	2.922	
2018	234	2.222	411	3.332	
2019	237	2.459	-57	3.275	
2020	239	2.698	-349	2.927	
2021	242	2.940	156	3.083	
2022	245	3.185	1.053	4.136	

Taula 30. Escenaris d'habitatge desenvolupats segons la taxa de creixement poblacional.

Si es compara els diferents escenaris d'habitatge, es comprova que només el segon té un nombre mitjà anual d'habitatges acabats per 100h. superior 1,21 (mitjana del període 1991 - 2007) amb una mitja de 1,83. El segueix el quart dells (Índex Ciudad Real) amb una mitja de 0,77.

CAPÍTOL IV: VILAFRANCA POT ABSORBIR EL CREIXEMENT?



1 El model de ciutat de la Vilafranca del futur: Què en diu el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal?

En els últims anys Vilafranca ha viscut un procés urbanitzador força dinàmic com ho demostra el fet que s'hagi urbanitzat un nombre important de zones residencials destinades a acollir una considerable quantitat de nous habitatges de tota mena. En l'àmbit industrial, moltes empreses s'han instal·lat a la vila en els darrers anys, fet que ha propiciat que es construïssin nous polígons.

Aquest dinamisme urbanístic és causat per diversos factors: uns de tipus intern, com el creixement vegetatiu de la vila o el mateix desenvolupament econòmic; altres de tipus extern, com la proximitat metropolitana de Barcelona. L'expansió de l'àrea de Barcelona ha comportat que es produeixi un augment demogràfic i industrial de les poblacions veïnes. Vilafranca es troba ara en el punt de mira d'aquesta expansió.

L'anterior pla urbanístic de Vilafranca va ser aprovat el 1982. Ara l'Ajuntament ha volgut revisar-lo amb l'objectiu d'incorporar-hi les mesures necessàries per afrontar els nous reptes i les noves necessitats. S'ha previst que l'any vinent s'aprovarà la revisió del Pla General de Vilafranca. Els primers treballs ja s'han començat a fer i s'ha arribat a les primeres conclusions.

El Pla General del 1982 va determinar els terrenys que s'havien d'urbanitzar per a construir-hi habitatges i els que es destinava a construir-hi indústries. El nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Vilafranca del Penedès estima que aquests mateixos terrenys encara poden absorbir tota la demanda que hi pugui haver de sòl industrial.

Pel que fa al sòl residencial, el nou Pla en preveu un increment, per exemple, al sector de les Bassetes, tocant a la carretera d'Igualada i l'avinguda de la Pelegrina. Aquests terrenys s'han requalificat com a zona residencial, quan anteriorment eren destinats a acollir-hi indústria.

El nou Pla d'ordenació urbanística municipal de Vilafranca preveu el futur creixement de la vila tenint en compte tres possibles tipus de creixement: creixement lent, el sostingut i el dinàmic.

■ Creixement lent

En el cas de les zones residencials, el POUM preveu un ritme de creixement inferior al ritme actual. En aquest cas només caldria desenvolupar els sectors ja previstos en l'actual pla.

Es desenvoluparia la zona sud del nucli urbà, fins a la variant de la N-340 per tal de donar continuïtat al teixit urbà residencial existent on es delimiten dos sectors de sòl urbanitzable: La Girada 2 i Camí i carretera de Moja.

El sector La Girada 2, que ja compta amb planejament aprovat definitivament d'acord amb les determinacions del pla anterior, preveu zones residencials i una zona comercial i terciària amb façana a la variant.

El sector Camí i carretera de Moja constitueix un sector de transició entre la zona edificada de Via Ponent, de caràcter residencial, i la zona industrial de l'avinguda de Tarragona. El sector es planteja com una zona d'activitat mixta, amb usos residencial, industrial compatible amb la residència, comercial i terciari.

Industrialment, si el creixement és lent, s'hauran de desenvolupar els sectors que ja s'han previst per a usos industrials i el front de la carretera de Barcelona, i deixar de pensar en la urbanització del polígon Domenys III.



Figura 47. Classificació del sòl segons el model de "Creixement Lent" proposat pel POUM.

■ Creixement sostingut

Si el creixement és sostingut, és a dir, com l'actual, caldria desenvolupar també tota la zona que hi ha entre la carretera de Vilanova i l'avinguda de Barcelona, amb el sector de Bisbe Estalella, i el sector de les Bassetes.

En el cas de les zones industrials, caldrà urbanitzar la meitat o la primera fase del polígon Domenys III.



Figura 48. Classificació del sòl segons el model de "Creixement Sostingut" proposat pel POUM.

■ Creixement dinàmic

Finalment, si el creixement que es dona és més dinàmic que l'actual, la proposta de nou sòl urbanitzable es concentra en la zona de llevant, al nord-est de la vila. Per a aquesta zona es proposa la modificació de l'antiga reserva de sòl urbanitzable industrial de les Bassetes per a destinar-lo a residencial.

Es preveu un desenvolupament residencial i terciari amb front a la variant, a la zona sud-est, on es delimiten quatre sectors de sòl urbanitzable delimitat: Molí d'en Rovira Sud, Molí d'en Rovira Est, Melió Residencial i Molí d'en Rovira Est - Equipament (sector abans denominat Bisbe Estalella)

Pel que fa al sòl industrial, el creixement dels propers implica de desenvolupar tot el polígon Domenys III i el sector dels Cirerers.



Figura 49. Classificació del sòl segons el model de "Creixement Dinàmic" proposat pel POUM.

Així, doncs, el canvi més important que pot experimentar la imatge de Vilafranca en els propers anys és que la vila creixi urbanísticament per la zona d'accés de la carretera d'Igualada. Fins ara, aquest creixement s'havia prioritzat cap al sud de la població, als barris del Molí d'en Rovira i de la Girada.

Un dels objectius que marcarà el nou Pla General serà la preservació de l'entorn natural de la vila. Caldrà procurar que el creixement demogràfic i industrial sigui compatible amb un entorn mediambiental caracteritzat per les vinyes de la comarca. Aquestes vinyes no tan sols han de continuar sent el motor de la nostra economia, sinó que també han de ser un valor afegit que continuï fent atractiu el municipi. Així es preveu la preservació pel seu valor paisatgístic del sòl existent entre el balcó de les Clotes i la muntanya de Sant Pau.

2 El sistema ferroviari i les previsions ferroviàries

2.1 Traçats ferroviaris

El servei ferroviari i les instal·lacions existents i previstes a la comarca obren possibilitats de millores substancials en el transport de passatgers i mercaderies a l'Alt Penedès.

El corredor ferroviari de l'Alt Penedès consta de dues línies ferroviàries, la tradicional de RENFE i el nou traçat d'Alta Velocitat, que tot i que l'actual projecte no preveu parades a l'Alt Penedès per a les línies AVE, sí que se'n contempla la seva utilització pel tren regional d'altres prestacions.

Aquest servei utilitzaria les vies d'ample europeu per a una dotació de transport regional de passatgers i s'aprofitaria l'actual traçat ferroviari i les estacions dels pobles per establir una xarxa local, complementària a la regional. Aquesta xarxa comptaria amb les actuals estacions i dues noves estacions al municipi de Vilafranca del Penedès, una al sector "estació de mercaderies" i la segona a l'estació de Regionals.

La dotació d'un transport regional de passatgers i la major freqüència en les línies actuals, en el seu nou paper de distribuïdor local, aconsella la previsió d'una variant de mercaderies exterior al casc urbà de Vilafranca del Penedès. La variant se separa a Santa Margarida i els Monjos i, seguint la traça de l'autopista, passa entre aquesta via i l'actual N-340 per situar-se, més enllà de La Granada, junt a l'actual traça del ferrocarril.

També es contempla el nou traçat "Orbital" que uneix Vilanova i la Geltrú amb la línia transversal, que segons els esquemes previstos les dues traces s'enllaçarien a la capital de l'Alt Penedès.

2.2 Estacions

Vilafranca tindrà tres estacions de trens: la central de rodalies, la de regionals a la sortida de la vila en direcció a BCN i un baixador per afavorir la mobilitat dels treballadors cap a la zona industrial entre Vilafranca, Olèrdola i Els Monjos, que connectarà amb l'eix orbital ferroviari entre Vilafranca i Vilanova.



Figura 50. Imatge virtual de la nova estació de rodalies presentat per l'ADIF a l'Ajuntament (esquerra)
Fotografia l'AVE en el tram del barri del Poble Nou no cobert (dreta).

L'estació de regionals d'altres prestacions se situarà a la zona de la base de manteniment de l'AVE, on el pendent del terreny fa que la ubicació en aquella zona sigui la idònia.

En aquesta zona hi ha prevista la construcció d'un PAET (punt d'apartador i estacionament de trens) que, sumat a la propera construcció de la variant de la carretera C-15, converteixen aquell punt en idoni per afavorir la intermodalitat (vehicle privat, transport públic, transport ferroviari i rodalies).

Aquesta nova estació associada als Regionals d'altres prestacions pot donar un salt quantitatiu molt important. El node que crearà la xarxa de Rodalies es potenciarà i ampliarà amb el nou punt de parada dins la xarxa del TAV i els temps d'accés als nuclis de centralitat de Catalunya es reduiran de forma molt significativa

Com a objectius generals, es defineix l'àmbit de les estacions com a àrees d'intermodalitat, de localització d'equipaments i d'activitat. Així es preveu, juntament amb les estacions, la localització d'àrees d'aparcament i d'altres transports públics, la localització d'àrees d'equipament i d'activitat que complementin l'atracció pròpia de les estacions.

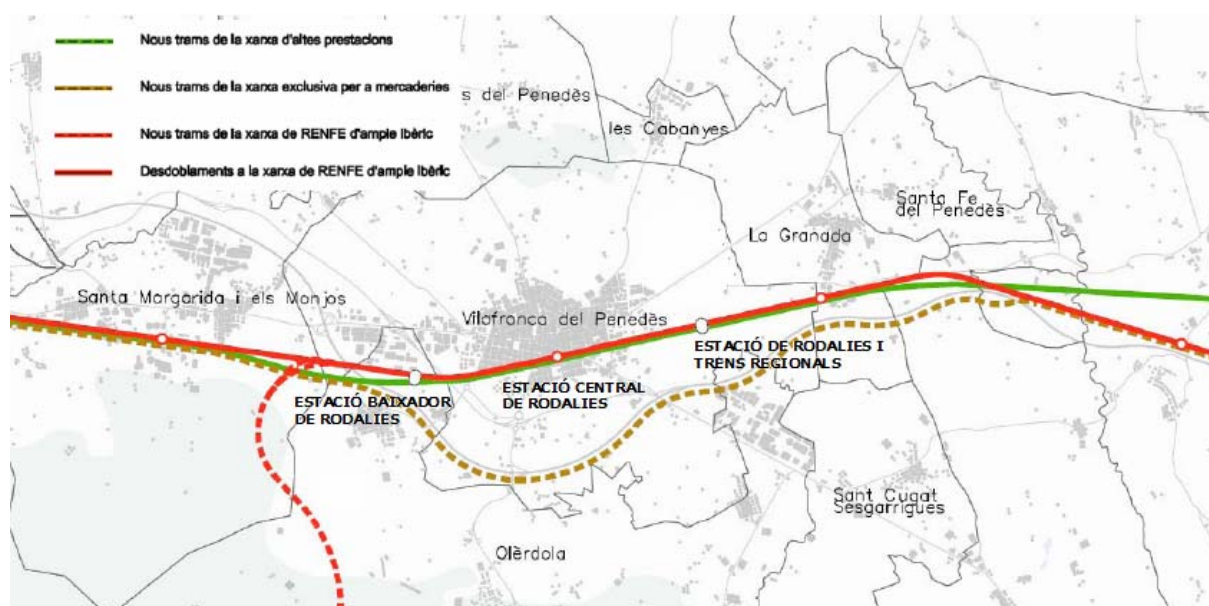


Figura 51: Situació de l'estació actual juntament amb les dues futures estacions.

2.3 Trens Regionals d'altres prestacions

L'objectiu dels Regionals d'altres prestacions és connectar els nodes principals del territori català mitjançant serveis ràpids i directes o semidirectes, que aprofitin la xarxa d'alta velocitat i que estructurin tot el territori amb un temps de viatge inferior a dues hores. La freqüència de pas seria, com a mínim, d'un servei cada hora.

2.3.1 Definició de l'àmbit territorial d'anàlisi i escenari de referència

Les ciutats que s'han de connectar amb un servei de Regionals d'altres prestacions i un temps de viatge inferior a les dues hores són: Figueres, Girona, Barcelona, Vilafranca del Penedès, Tarragona (Reus), l'Aldea - Amposta (Tortosa) i Lleida.

En una primera fase d'implantació, es preveuen les següents estacions: Lleida, l'Aldea-Amposta, Camp de Tarragona, el Prat Baix Llobregat, Barcelona Sants, Barcelona Sagrera, Girona i Figueres. Les estacions de Vilafranca del Penedès, aeroport de Reus/estació central del Camp de Tarragona i aeroport de Girona podrien incorporar-se a l'escenari 2012 en funció de la concertació territorial aconseguida.

2.3.2 Selecció de criteris per a la definició de serveis

Per tal de determinar els nous serveis de Regionals d'altres prestacions, cal definir, per una banda, els criteris d'oferta mínima i, per l'altra, el llindar de rendibilitat econòmica i social que permet implantar el servei (demanda mínima).

■ Nivell de servei (oferta mínima)

Pel que fa al servei mínim diari, el Pla de Transports de Viatgers 2008-2012 preveu la connexió de les principals ciutats de Catalunya amb una freqüència mínima d'un tren/hora, en un temps inferior a les dues hores en tot el territori català:

Mínim: 10 expedicions/dia/sentit

Mínim: 1 expedició/hora punta (matí i tarda)

Respecte de l'interval de servei, s'ha adoptat el que ja és vigent en altres àmbits on existeix un servei de Regionals d'altres prestacions: amplitud de 18 h, entre les 6.00 h i les 22.00 h.

La unitat de referència és l'UT S-104 (236 seients), amb una velocitat de 220 km/h. En aquest tipus de servei no es preveu que les usuàries i usuaris viatgin dempeus.

A la taula següent, s'indiquen els temps de recorregut que estableix el Pla de Transports de Viatgers i resultants de la velocitat objectiu, als quals s'han d'afegir, en cada cas, els temps d'espera per a eventuais intercanvis i els temps d'accés a les estacions.

Estació/temps (min)	Figueres	Girona	Barcelona	Vilafranca	Tarragona	Lleida	L'Aldea-Amp.
Figueres	-	10	45	60	90	125	110
Girona	10	-	35	50	75	115	90
Barcelona	45	35	-	15	40	60	55
Vilafranca	60	50	15	-	25	55	45
Tarragona	90	75	40	25	-	30	20
Lleida	125	115	60	55	30	-	50
L'Aldea-Amp.	110	90	55	45	20	50	-

Taula 31. Temps de recorregut entre estacions, segons velocitat objectiu

Les freqüències objectiu segons el PITC, per a l'any 2026, són:

Estació/temps (min)	Figueres	Girona	Barcelona	Vilafranca	Tarragona	Lleida	L'Aldea-Amp.
Figueres	-	20	20	20	10	20	10
Girona	20	-	30	10	30	20	10
Barcelona	20	30	-	30	20	20	10
Vilafranca	20	40	30	-	30	20	10
Tarragona	10	20	20	30	-	20	10
Lleida	20	20	20	20	20	-	10
L'Aldea-Amp.	10	10	10	10	10	10	-

Taula 32. Freqüències diàries objectiu

Estació/temps (min)	Figueres	Girona	Barcelona	Vilafranca	Tarragona	Lleida	L'Aldea-Amp.
Figueres	-	2	2	2	1	2	1
Girona	2	-	3	1	3	2	1
Barcelona	2	3	-	3	2	2	1
Vilafranca	2	4	3	-	3	2	1
Tarragona	1	2	2	3	-	2	1
Lleida	2	2	2	2	2	-	1
L'Aldea-Amp.	1	1	1	1	1	1	-

Taula 33. Freqüències en hora punta

■ Rendibilitat de l'explotació (demanda mínima)

Per a aquests serveis, s'ha adoptat una taxa mínima d'aprofitament mitjà diari del 60% en l'escenari 2012, que és la mateixa que Renfe declara per als serveis d'altres prestacions en la seva Memòria d'explotació 2005 (Madrid-Toledo-Ciudad Real).

2.3.3 Anàlisi del sistema d'oferta/demanda a l'àmbit

■ Oferta actual

Actualment, les relacions considerades en l'àmbit estan connectades per serveis Regionals convencionals i per trens de llarga distància, excepte Vilafranca del Penedès, que només disposa de línia de Rodalies. Per tant en les taules següents s'expressa el temps corresponent a "regional Vilafranca" com a la suma del temps de trajecte de Rodalies des de Vilafranca fins a Barcelona o St. Vicenç de Calders més el temps de Regional fins a la destinació en qüestió.

L'amplitud horària del servei és molt variable, entre 6 i 15 hores al dia, com també la freqüència acumulada: 3-36 expedicions/dia/sentit, i els temps de desplaçaments resulten elevats, sobretot quan s'hi afegeixen els temps d'espera deguts als canvis.

Estació/temps (min)	Figueres	Girona	Barcelona	Vilafranca	Tarragona	Lleida	L'Aldea-Amp.
Figueres	-	30	112	162	204	315	262
Girona	30	-	85	135	177	288	235
Barcelona	112	85	-	50	92	203	150
Vilafranca	162	135	50	-	43	133	103
Tarragona	204	177	92	43	-	103	55
Lleida	315	288	203	133	103	-	158
L'Aldea-Amp.	262	235	150	103	55	158	-

Taula 34. Temps de desplaçament actuals

Estació/temps (min)	Figueres	Girona	Barcelona	Vilafranca	Tarragona	Lleida	L'Aldea-Amp.
Figueres	-	24	24	24	24	8	13
Girona	23	-	26	26	26	8	13
Barcelona	23	24	-	37	30	8	13
Vilafranca	23	24	36	-	21	5	13
Tarragona	23	24	31	22	-	3	13
Lleida	11	11	11	8	3	-	3
L'Aldea-Amp.	14	14	14	14	14	3	-

Taula 35. Freqüències acumulades actuals

Estació/temps (min)	Figueres	Girona	Barcelona	Vilafranca	Tarragona	Lleida	L'Aldea-Amp.
Figueres	-	2	2	2	2	1	1
Girona	2	-	2	2	2	1	1
Barcelona	2	2	-	2	2	1	1
Vilafranca	2	2	2	-	2	1	1
Tarragona	2	2	2	2	-	1	1
Lleida	1	1	1	1	1	-	1
L'Aldea-Amp.	1	1	1	1	1	1	-

Taula 36. Freqüències hora punta actuals

2.3.4 Quadre sinòptic dels serveis proposats

A continuació, es presenta el quadre sinòptic amb els serveis proposats (línies i freqüències) pel Pla de Transports de Viatgers 2008-2012.

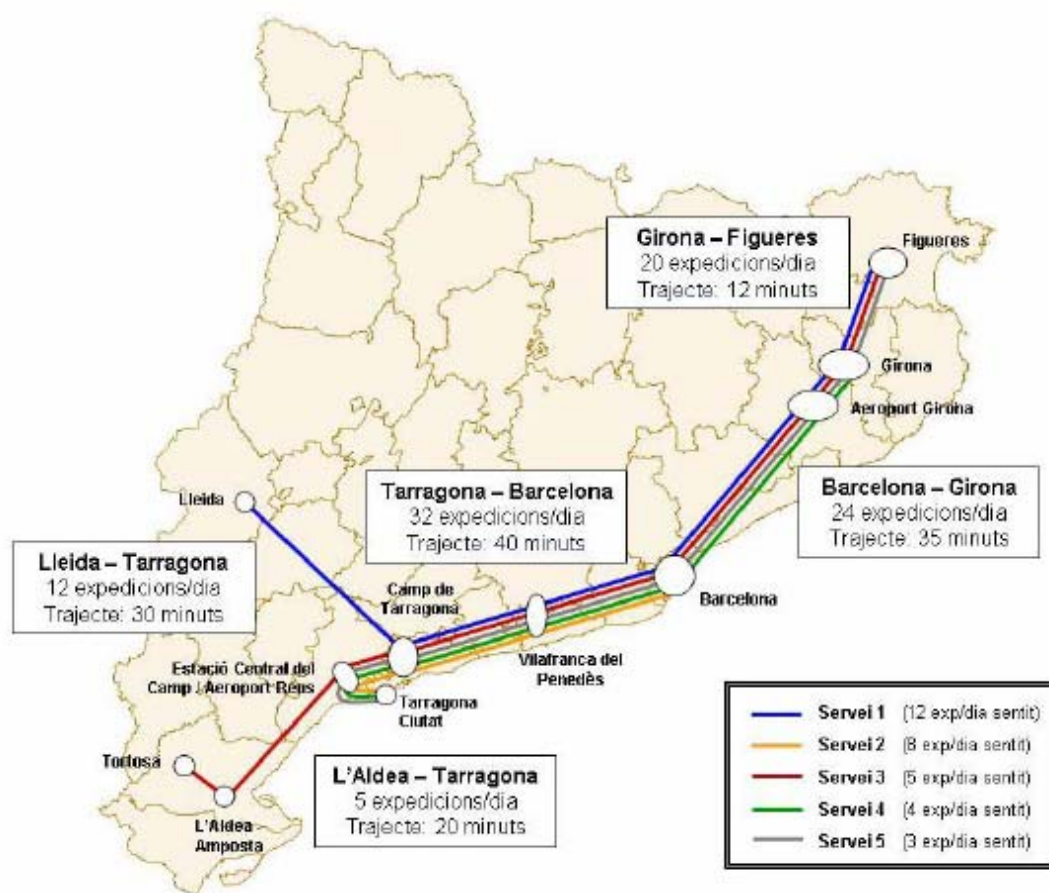


Figura 52. Proposta d'expedicions d'altres prestacions per dia i sentit

3 El cobriment de les vies, una oportunitat històrica

Les expectatives que s'obren en aquest apartat deriven del pas de la línia d'ample europeu que permetrà que Vilafranca construeixi una nova continuïtat urbana entre els dos sectors de la ciutat fins ara separats pel tren i, alhora, obtenir un nou espai públic al bell mig del nucli urbà. Aquest nou espai es concep com el gran parc urbà de la ciutat.

El cobriment i posterior urbanització de l'eix de les vies del tren és el projecte més ambiciós de la Vilafranca contemporània amb un total de 87.000 metres quadrats, dels quals 40.000 corresponen a un nou espai obtingut sobre les vies i 47.000 a espai reurbanitzat al seu entorn.

A banda de generar un gran parc lineal de gairebé 1 km i mig de llargària, la proposta inclou també la millora de la mobilitat entre els barris que tradicionalment havien estat separats per les vies i el Pla Especial del carrer del Comerç, que l'Ajuntament ha aprovat, serà un element més de transformació dels entorns de l'eix ferroviari. També es generaran noves places d'estacionament de vehicles.

El pressupost del projecte d'urbanització de tot l'eix ferroviari supera els 12 milions. El seu elevat cost obligarà a realitzar el projecte per fases i requerirà de finançament de diferents administracions.



Figura 53. Noves connexions viàries entre el barri del Poble Nou i la Girada fruit del cobriment de les vies.

■ *L'eix de la via serà el gran parc urbà de Vilafranca*

El nou espai es concep com no només el gran parc urbà de Vilafranca, sinó com aquell espai verd només a l'abast de les grans ciutats. Delimita dues franges paral·leles diferenciades: la zona pròpiament sobre la llosa de cobertura on hi hauria la plantació de zones d'arbusts i de gespes, amb abundància d'arbustives d'olor i floració diferenciades, que es recorreria amb petits camins, i una franja arbrada on discorre un passeig. Als dos extrems del cobriment se situen les que podrien ser icones arquitectòniques d'aquest emblemàtic projecte. A l'extrem sud, entre els carrers Tossa de Mar i Montblanc, s'organitzen dues zones on fer representacions: una espècie de teatre de fusta amb una capacitat d'unes mil persones i un segon espai, molt més petit, que s'entén com un teatre de titelles sota una pèrgola. En el sector nord del cobriment, entre la plaça Torras i Bages i davant de l'antiga Cinzano, s'organitzen unes àrees esportives o de jocs, on es poden situar les pistes de petanca, taules de ping-pong o jocs infantils. Finalment, destaca el fet que el mobiliari urbà, bàsicament enllumenat públic i bancs, tindria un disseny senzill per no restar protagonisme a l'element vegetal.

La proposta s'argumenta indicant que, a diferència de ciutats que pel fet d'estar situades a les vores d'un riu o amb proximitat a rieres o muntanyes tenen incorporades a la seva estructura urbana gran quantitat de vegetació arbòria, Vilafranca no té un gran parc urbà.



Figura 54. Imatge virtual del gran parc urbà de Vilafranca.

■ *Vilafranca aprofita la nova infraestructura per millorar la mobilitat i les comunicacions*

Igual que l'abril de 1865, l'arribada del ferrocarril suposa una acceleració de la transformació de Vilafranca cap a una societat moderna que avança amb la millora dels seus serveis i infraestructures, el pas del tren de gran velocitat, que ha permès soterrar i cobrir les vies, serà un important revulsiu que marcarà de forma important el futur de la ciutat. Vilafranca és una ciutat en plena transformació i amb el projecte de cobriment de les vies del tren l'Ajuntament vol aconseguir fer un salt endavant per modernitzar la ciutat i incrementar el creixement econòmic i el seu nivell de benestar.

Aquest projecte, que marcarà la història contemporània de Vilafranca, la convertirà en una ciutat més ben comunicada i cohesionada. A més dels nous accessos que ja comencen a ser visibles entre els barris de la Girada i el Poble Nou i entre la Barceloneta i el Molí d'en Rovira, es crearan noves àrees d'aparcament i una nova estació de trens de rodalies més moderna i accessible i amb millors serveis. També està prevista la construcció d'una estació de trens Regionals, situada entre la base de manteniment de l'AVE i el pont de la Pelegrina, i d'altres administracions coincideixen en la necessitat d'habilitar una segona estació de trens de rodalies, que donaria servei a la zona sud de Vilafranca i l'entorn industrial que allà s'hi troba.

Vilafranca aprofitarà el pas d'aquesta nova infraestructura per millorar les comunicacions amb les ciutats de l'entorn com Barcelona i Tarragona afavorint i millorant el transport públic. L'estació de Regionals ha de donar servei a tota la comarca i fins i tot a les comarques veïnes i suposarà una millora de la mobilitat i les comunicacions amb les principals ciutats catalanes.

4 Avaluació de la capacitat d'acollida de Vilafranca del Penedès

En les últimes dècades el creixement per extensió de Vilafranca del Penedès ha estat considerable, però la capacitat de creixement derivada del planejament vigent, en particular del sòl classificat com a urbanitzable, és considerablement important. Un dels primers fets a destacar de l'estudi de la capacitat de població de la vila és que el sòl classificat actualment és suficient per augmentar gairebé en un 50% la seva població i és superior a la hipòtesis d'increment de població, seguint l'escenari de Ciudad Real, previstes per als propers 13 anys.

En la taula següent es resumeix l'avaluació del potencial de creixement de Vilafranca del Penedès, tot indicant-ne la superfície de sòl urbanitzable, ja sigui en hectàrees destinades a sòl residencial o industrial.

Sectors de sòl urbanitzable segons el Pla d'Ordenació	Total (ha.)	Residencial (ha.)	Industrial (ha.)
Delimitat			
La Girada 2	22,58	22,58	
Domenys 1	13,72		13,72
Melió Residencial	5,04	5,04	
Molí d'en Rovira	10,72	10,72	
Ciutat jardí Sant Julià	17,92	17,92	
Els Cirerers	12,05		12,05
Camí i carretera de Moja	13,53	13,53	
Domenys 3	34,78		34,78
Mas Rabassa	20,14	20,14	
La Pelegrina	14,78	14,78	
Les Bassetes	17,30	17,30	
Porroig	6,45		6,45
Marges Alts	6,96		6,96
No delimitat			
Domenys 4	25,17		25,17
L'Om	41,42	41,42	
Total	262,56	163,43	99,13

Taula 37. Superfície de cadascun dels polígons d'actuació urbanística, tant Delimitat com No delimitat.

4.1 Reserva de sòl residencial

Reserva de sòl residencial en funció del tipus de creixement establert pel pla d'urbanisme:

Reserves de sòl residencial	Tipus de creixement segons POUM		
	Lent	Sostingut	Dinàmic
La Girada 2	22,58	22,58	22,58
Melió Residencial	5,04	5,04	5,04
Molí d'en Rovira	10,72	10,72	10,72
Sant Julià	17,92	17,92	17,92
Camí i carretera de Moja	13,53	13,53	13,53
Mas Rabassa		20,14	20,14
Les Bassetes		17,30	17,3
La Pelegrina			14,78
L'Om			41,42
Total	69,79	107,23	163,43

Taula 38. Reserva de sòl residencial en funció del tipus de creixement segons el POUM.

A continuació volem saber si Vilafranca pot assimilar el creixement de cadascun dels escenaris d'habitatge realitzats anteriorment. Per fer-ho es considerarà una mitjana de 36 habitatges/Ha. D'aquesta manera s'obté la superfície necessària de sòl residencial de cadascun dels escenaris.

Sòl necessari per cadascun dels escenaris de creixement (Ha.)				
Any	Escenari 1	Escenari 2	Escenari 3	Escenari 4
2009	5	20	6	5
2010	10	40	12	10
2011	15	62	18	15
2012	20	84	24	20
2013	25	107	30	27
2014	30	131	36	34
2015	35	156	42	41
2016	40	182	49	48
2017	45	209	55	55
2018	50	237	62	62
2019	56	266	68	69
2020	61	296	75	76
2021	67	328	82	83
2022	72	360	88	89

Taula 39. Reserva necessària de sòl per cadascun dels escenaris durant els 10 anys següents a l'arribada dels Regionals d'altres prestacions.

Analitzades aquestes dades es comprova que 10 anys després de l'arribada del tren Regional d'altres prestacions, els quatre escenaris esgoten les reserves del tipus de creixement "Lent".

També s'observa que el creixement "Sostingut" previst pel POUM tampoc és suficient pels escenaris 2 i 4, corresponents a "l'època de màxima expansió" i a "l'escenari Ciudad Real", i en el cas de la segona, ni el creixement "Dinàmic" n'és suficient.

Una dada important que convindria saber, és l'any en el qual el quart dels escenaris corresponent a l'escenari Ciudad Real, esgotarà totes les reserves de sòl corresponents al creixement "Dinàmic"

Elaborant les dades es pot apreciar que la reserva d'habitatges del sòl actual corresponent al creixement dinàmic i considerant un escenari de creixement com el de Ciudad Real, ens permetrà arribar fins l'any 2028 sense posar més sòl en joc. També s'observa que la capacitat de població de la comarca és que el sòl classificat actualment és suficient per augmentar la població en un 43% i és superior a les hipòtesis d'increment de població de cadascun dels escenaris previstos pels propers 13 anys.

Cal afegir-hi la desproporció de previsió de sòl en el plantejament de Vilafranca del Penedès, on s'observa una reserva de sòl molt per sobre del 30% que proposa el Pla Director Territorial de l'Alt Penedès com a criteri de creixement estratègic.

Aquesta desproporció no es un fet aïllat de Vilafranca, sinó que s'observa que la gran majoria de municipis de l'Alt Penedès.

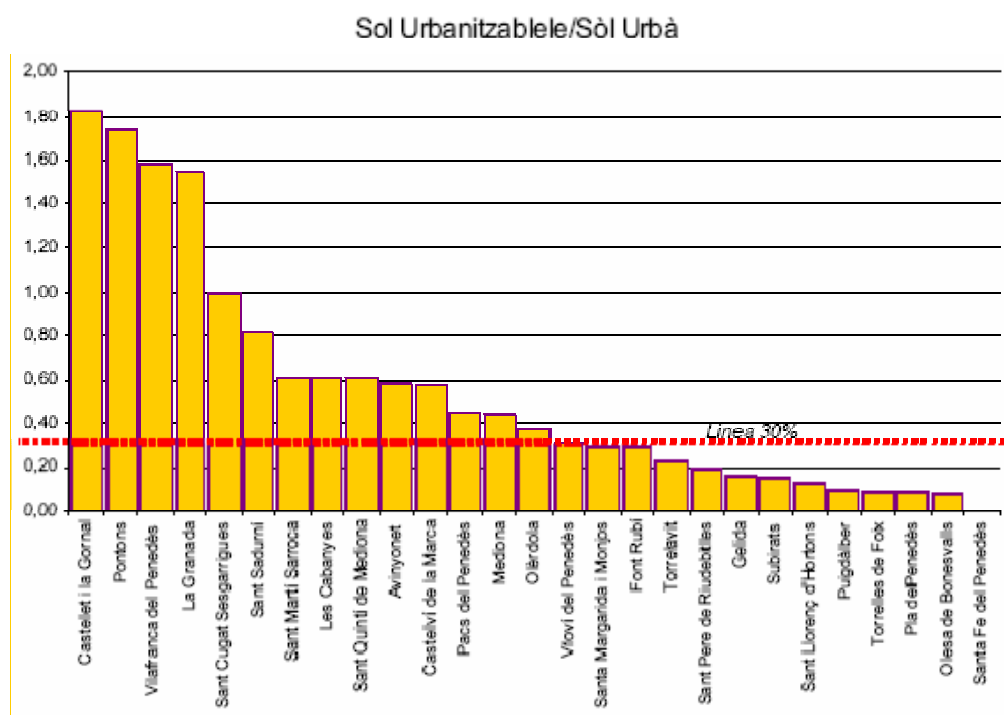


Figura 55. Reserves de sòl dels municipis de l'Alt Penedès, molt per sobre del 30%.

4.2 Reserva de sòl industrial

Reserva de sòl industrial en funció del tipus de creixement establert pel pla d'urbanisme:

Reserves de sòl industrial (Ha)	Tipus de creixement segons POUM			Altres reserves
	Lent	Sostingut	Dinàmic	
Domenys 1	13,72	13,72	13,72	
Els Cirerers	12,05	12,05	12,05	
Domenys 3		34,78	34,78	
Domenys 4			25,17	
Porroig				6,45
Marges Alts				6,96
Total	25,77	60,55	85,72	13,41

Taula 40. Reserva de sòl industrial en funció del tipus de creixement segons el POUM.

Si seguim el mateix criteri emprat per al sòl residencial ens trobem que, si apliquem les reserves de sòl industrial amb una repercussió de 100 m². de sòl brut per treballador (s'entén que les activitats econòmiques no seran logístiques, ja que s'hauria de preveure més de 300 m². per lloc de treball) s'obtenen al voltant de 8.500 llocs de treball en reserva pel creixement més dinàmic i se'n podrien afegir 1.341 més si es consideren les reserves de sòl corresponents a Porroig i Marges Alts (les més pròximes a la futura estació de Regionals d'altres prestacions), obtenint un total de 9.900 llocs de treball.

Llocs de treball en reserva	Tipus de creixement segons POUM			Altres reserves
	Lent	Sostingut	Dinàmic	
	2.577	6.055	8.572	1.341

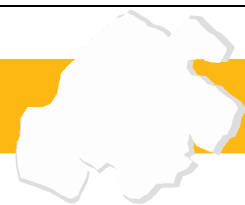
Taula 41. Reserva de llocs de treball en funció del tipus de creixement segons el POUM.

Per tant, si l'increment de població per mitja de l'escenari Ciudad Real és de 8.527 habitants fins l'any 2022 i que les reserves de sòl industrial poden oferir fins a 9.900 llocs de treball, si tenim en compte que a l'any 2001 la població activa estava entorn del 50%, hi ha suficient sòl, i en escriu, per a activitats econòmiques i per a cobrir les necessitats de població fins el 2022.

Polígon industrial	Extensió (m2)	Sòl Industrial (m2)	Sòl industrial ocupat (m2)	Sòl industrial disponible (m2)	Ocupació
ANTIGA UA 16	17.939	10.189	10.189	0	100%
ESTACIÓ DE MERCADERIES	123.196	63.871	57.484	6.387	90%
DOMENYS I	137.238	78.557	39.279	39.279	50%
DOMENYS II	402.212	230.585	161.410	69.176	70%
Z.I. AV TARRAGONA	228.776	154.350	138.915	15.435	90%
ANTIGA UA 25	18.454	18.454	18.454	0	100%
ELS CIRERERS	120.499	54.878	0	54.878	0%
PORROIG	64.504	38.043	0	38.043	0%
ROCALLISA	14.360	8.476	5.086	3.390	60%
POUS D'EN ROSSELL	48.950	36.476	18.238	18.238	50%
DOMENYS III	347.829	174.359	0	174.359	0%
TIGSA	17.764	17.274	17.274	0	100%
UA 20	44.223	22.644	0	22.644	0%
AV. BARCELONA	18.424	12.344	12.344	0	100%
LES FONTS	82.900	29.318	20.523	8.795	70%
FONT DE L'AMETLLÓ	10.471	4.717	943	3.774	20%
ST. PERE MOLANTA	15.461	14.819	7.410	7.410	50%
CARRETERA DE BARCELONA	53.122	23.356	4.671	18.685	20%
TOTAL	1.766.322	992.710	512.218	480.492	54%

Taula 42. Ocupació dels polígons industrials del municipi de Vilafranca del Penedès

CAPÍTOL V: OPINIÓ DELS AGENTS ECONÒMICS LOCALS



1 Principals entitats de promoció econòmica territorial

El teixit econòmic de l'Alt Penedès comporta que a la comarca hi hagi diverses associacions que agrupen els empresaris per defensar els seus interessos i esdevenir-ne interlocutors davant l'Administració. Entre aquestes associacions que agrupen els empresaris dels diferents sectors productius destaquen la Delegació de la Cambra de Comerç de Barcelona a l'Alt Penedès, la Unió Empresarial del Penedès (UEP) i l'Associació d'Empresaris del Garraf, Alt Penedès i Baix Penedès (adEg).

1.1 Unió Empresarial del Penedès (UEP)

La Unió Empresarial del Penedès és una organització empresarial multisectorial de l'Alt i el Baix Penedès. Va ser constituïda l'any 2002, i té per objectiu consolidar un model de creixement econòmic de qualitat i harmònic amb el territori. La UEP treballa per vertebrar els interessos dels diferents sectors d'activitat i per millorar l'entorn empresarial de les dues comarques penedesenques, amb la finalitat de fer més competitives les empreses instal·lades i atreure'n de noves que tinguin interès a instal·lar-se al Penedès, per crear riquesa i generar nous llocs de treball.

Entre els objectius principals de la UEP figuren:

- Convertir-se en interlocutor necessari entre l'Administració i la societat civil a l'hora de planificar i executar qualsevol actuació en els àmbits territorials, infraestructures, equipaments, promoció i formació.
- Aconseguir unes prestacions de qualitat per part de les empreses subministradores de serveis.
- Detectar i cobrir les necessitats de formació de qualitat.
- Crear una xarxa d'interrelació empresarial.
- Impulsar i facilitar el comerç exterior.

■ **Entrevista**

■ Coneix els canvis de Vilafranca?

La Unió Empresarial de Penedès coneix perfectament cadascun dels diferents canvis que canviaran la perspectiva vilafranquina, des de la futura estació de trens Regionals d'altres prestacions...

■ Quins són els mitjans de transport de mercaderies més utilitzats a l'Alt Penedès?

El transport de mercaderies de Vilafranca i de l'Alt Penedès en general es produeix gairebé en la seva totalitat per carretera.

Aquest fet es deu als grans problemes que suposa l'ús del transport de mercaderies per ferrocarril. Primerament, cal destacar la poca quantitat de trens de mercaderies que circulen per la línia de Vilafranca, i a més a més, cap d'ells hi efectua parada. Per tant aquelles empreses que volen transportar les seves mercaderies per mitjà d'aquest mitjà de transport, s'han de desplaçar fins a Martorell, que disposa d'estació ferroviària de mercaderies.

Un altre dels aspectes a destacar és que les empreses Vilafranquines no es caracteritzen per ser grans exportadores, sinó que es distribueix per la comarca per carretera.

Tot i això, si que existeix encara que sigui de forma molt reduïda, el transport de mercaderies per ferrocarril mitjançant contenidors. El destí d'aquestes mercaderies es troba al port de Tarragona, sobretot a partir de l'ampliació de la nova terminal, que permet un transport molt més econòmic que el port de Barcelona.

També cal destacar-ne el transport per carretera amb destí al port de València o Marsella.

■ S'ha considerat mai utilitzar les línies de l'AVE per al transport de mercaderies mitjançant l'alta velocitat?

S'estudia la futura utilització de l'estructura del tren d'alta velocitat per establir recorreguts de mercaderies d'altres prestacions, unint en poc temps Lleida i França passant per Vilafranca, on s'hi podria establir una estació de mercaderies.

Tot i això certs experts ens han comentat que els trens de mercaderies produeixen vibracions i esforços sobre la via, fet que obligaria a un manteniment molt freqüent i que acabaria per no fer-lo rentable.

A més a més, hi ha empreses que han expressat els seus problemes alhora de transportar la seva mercaderia mitjançant el ferrocarril, és el cas de les empreses vinícoles, que comenten la ruptura d'algunes ampolles a causa de les vibracions, o també de les empreses de ceràmica com Roca, o de resines com la holandesa DSM, que també han esmentat la ruptura dels seus productes.

D'altra banda alguns productes que reaccionen bé en el transport per ferrocarril són el sector químic i el de l'automoció.

- Pot ampliar el mercat laboral el tema del tren Regional d'altres prestacions? O per contra l'extraordinària proximitat de Barcelona via Regional d'altres prestacions que situaria la capital catalana a 20 minuts de Vilafranca, converteix l'oferta comercial i d'oci Barcelonina en competidora de Vilafranca. Creu que es podria traduir en una pèrdua de mercat de la capital de l'Alt Penedès?

Sense cap mena de dubte ampliarà el mercat laboral. En aquests moments l'oferta comercial i d'oci Barcelonina ja és competidora de l'oferta Vilafranquina. Fa molts anys si que la gent de Vilafranca només comprava a Vilafranca, i és més, segurament algú de Gelida també venia fer les seves compres a la vila. Actualment la situació ha canviat i són molts els consumidors que es desplacen a Barcelona per a realitzar les seves compres.

Per tant des de la UEP ens plantejem el nou ferrocarril tot just al contrari del que plantejaves, com una oportunitat que pot fer que els habitants de Barcelona es desplacin a Vilafranca per comprar certs productes especialitzats, sobretot vi i cava.

- Si la ciutat cresqués amb el nou ferrocarril, com l'afectaria?

Vilafranca es troba a la frontera per a donar el salt de població que li permetria que moltes franquícies s'instal·lessin a la ciutat. Si el salt poblacional es produís, es podria realitzar l'esperada reforma i ampliació de l'hospital, s'instal·larien franquícies com el Decathlon, Zara, etc. Que en aquests moments els més propers es troben a Vilanova i la Geltrú.

- Creu que Vilafranca necessita un altre centre comercial a causa de l'augment de població que es pugui produir gràcies al nou tren?

S'havia parlat de crear un centre comercial obert sobre la llosa de cobriment de les vies. Aquest estaria format per petits comerços, que obtindrien les concessions dels terrenys públics del Carrer del Comerç, però la oposició dels mateixos petits comerços i l'Associació de comerciants Centre Vila va fer que aquest projecte no es portés a terme.

També s'havia parlat fa anys de la construcció d'un centre comercial acompanyat d'un multicines a la Zona de la Girada 2, ja que en el moment de plantejar el projecte La Girada era una zona en construcció i amb un creixement importantíssim i La Girada 2 disposava de molts terrenys que permetrien duu a terme el centre comercial i el multicines a més a més de disposar de terreny suficient per destinar-lo a aparcament.

Actualment aquest projecte està parat, primer per problemes urbanístics i segon perquè el promotor va morir.

Si Vilafranca donés el salt poblacional, hauria d'instal·lar-se un nou centre comercial a la vila que oferís tot allò que en aquests moments ens hem de desplaçar a les altres poblacions per tenir-ho.

- Saben si hi ha empreses interessades en situar-se a la zona propera de la nova estació de Regionals? Al polígon de Porroig, els Cirerers...

De moment no hi ha hagut cap empresa interessada en situar-se a la zona. El fet es deu a que les empreses actualment no es plantegen reorganitzar-se dins del municipi de Vilafranca, és a dir, si ja es troben situades en un altre polígon, no canviaran de lloc, i molt menys amb el tema de la crisi.

Un altre factor que fa que les empreses no s'hagin mobilitzat és la falta de decisió a l'hora de concretar els projectes, ja que no se sap res definitiu del projecte i ningú assegura que l'estació es farà allà.

El Partit Popular i CIU estant lluitant per una estació de trens regionals al centre de la Vila, per tant, ningú vol arriscar-se fins que no ha hagi res segur.

- Què necessitem en temes d'infraestructura?

La xarxa viària, el subministrament energètic i la qualitat de les telecomunicacions, són les principals preocupacions entre els diferents sectors empresarials del Penedès.

És imprescindible desdoblar la N-340 i una circumval·lació per rodejar Vilafranca, sempre hi ha congestió en sentit Barcelona. Cal superar la dependència de l'AP-7 apostant per noves vies gratuïtes i millorar la comunicació secundària entre els grans nuclis de les nostres comarques, cal una autovia alternativa a l'AP-7, les empreses que fan transport per carretera ho agrairien.

Cal millorar els accessos a Vilafranca i, en el cas del petit comerç, afavorir l'aparcament i la mobilitat a la ciutat.

Pel que fa al ferrocarril, hauríem de tenir una gra estació de regionals i ens aniria molt bé una estació de tren de mercaderies a Vilafranca, facilitaria molt les exportacions.

Pel que fa a les telecomunicacions, cal una millora important, la xarxa ADSL és molt deficient i la telefonia mòbil té una cobertura molt feble.

Es necessita de forma imminent una millora en el subministrament elèctric, hi ha molts microtalls que aturen la producció. No tenim un subministrament d'aigua en condicions.

- Quina és la seva valoració sobre els polígons industrials al Penedès?

La Unió Empresarial del Penedès (UEP) va impulsar, amb la col·laboració del Centre Tecnològic de Vilanova i la Geltrú (CTVG) i el Cidem (Centre d'Innovació i Desenvolupament Empresarial de la Generalitat de Catalunya), un estudi amb l'objectiu de conèixer els punts forts i les mancances dels polígons industrials de l'Alt Penedès i el Baix Penedès. L'objectiu final de la UEP és aconseguir adequar i modernitzar els polígons, aturar el creixement desordenat i consolidar un model econòmic que permeti de fer compatible el respecte pel territori i el desenvolupament de l'activitat productiva.

L'organització empresarial va decidir estudiar quatre polígons industrials que considerava que eren representatius dels tres models d'aquest tipus d'infraestructures presents al

Penedès: tres situats a l'Alt Penedès (Can Merlines, a Avinyonet del Penedès; la Masia, a Sant Cugat Sesgarrigues, i Casa Nova, a Santa Margarida i els Monjos) i un al Baix Penedès (el Foix, a l'Arboç). A l'estudi de la UEP s'assenyala que les conclusions obtingudes no són extrapolables totalment al conjunt de polígons de les dues comarques, però es posa de manifest que és una bona aproximació per conèixer fil per randa la situació d'aquests quatre polígons, que són molt representatius de bona part dels polígons del Penedès.

La manca de serveis bàsics de qualitat, les deficiències de les infraestructures i la inexistència de clústers que agrupin activitats d'una mateixa branca productiva són les principals amenaces comunes dels polígons analitzats. L'estudi també assenyala que cap dels polígons considerats en l'estudi té aparcament de camions, dos no tenen connexió a la xarxa de fibra òptica externa i dos no tenen connexió de gas.

La principal demanda de les empreses situades a Can Merlines i la Masia és resoldre el perillós accés des de la N-340, que es podria solucionar amb el desdoblament previst d'aquesta via. Aquests polígons no disposen de subministrament de gas, ni serveis bàsics de manteniment, neteja i transport públic. Aquestes mancances, que s'afegeixen a la nul·la promoció del polígon, aturen el creixement i la instal·lació de noves empreses, malgrat que disposa d'una bona situació estratègica, una bona potència de subministrament elèctric i connexió a la banda ampla de telefonia.

El polígon Casa Nova ha esgotat, en bona part, les seves possibilitats de créixer i pateix una pressió urbanística elevada. L'estat de maduresa del polígon en fa necessària la revitalització mitjançant ajuts promocionals. Les empreses que actualment hi estan instal·lades demanen millores de les diferents xarxes de subministraments, així com la connexió a la xarxa de fibra òptica externa, aparcaments comuns de camions i un millor servei de seguretat.

Pel que fa al polígon del Foix, situat com ja s'ha esmentat al Baix Penedès, les empreses instal·lades disposen d'uns subministraments de baixa qualitat, especialment pel que fa a l'electricitat i a la telefonia. Com a oportunitat per al polígon s'assenyala el futur parc logístic, que, si s'arriba a materialitzar, comportarà la dinamització del polígon amb l'arribada de noves empreses.

A l'estudi, la UEP també es planteja una sèrie de línies d'actuació que haurien de permetre una millora del conjunt de polígons industrials de les dues comarques penedesenques, així com la dinamització dels seus teixits productius:

- *Establir programes per part de l'Administració per impulsar la capacitat de desenvolupament del teixit productiu dels polígons, que es podria aconseguir estimulant la comunicació entre les empreses i les diferents administracions, agilitant tràmits administratius i impulsant, entre altres accions, el desdoblament de la N-340.*
- *Impulsar la col·laboració entre les empreses i els centres tecnològics i universitats, adaptant els sistemes formatius i impulsant programes específics d'innovació o desenvolupament tecnològic.*

- *Crear xarxes empresarials, sectorials i multisectorials, que haurien de permetre la creació de clústers i de sinergies empresarials.*
- *Impulsar la creació d'organismes de gestió dels polígons per aglutinar els interessos de les empreses i poder negociar amb força davant les companyies subministradores de serveis.*

Finalment, la UEP es mostra partidària d'ampliar els polígons industrials existents que estiguin situats en paral·lel a les vies de comunicació i de no construir noves zones industrials de manera disseminada i amb escassa o nul·la planificació de les necessitats reals del territori.

- *Encaixa amb els plans que s'estan portant a terme?*

Per tal de millorar els polígons es necessitaria una planificació territorial bona, que de moment no coincideix amb el que tenim.

Ens trobem en una situació molt caòtica.

Vilafranca té unes grans reserves de sòl industrial, i un gran nombre de polígons industrials, ara bé, tenen un dèficit de serveis important com s'ha comentat. Tenim uns polígons industrials de baixa qualitat, amb un preu més baix que els de la zona del Vallès, però no disposem de la seva qualitat i serveis.

Alguns polígons que sí que funcionen correctament són els de Sant Pere Molanta i el de Casa Nova.

Un dels problemes més grans que es troba Vilafranca és la falta d'empreses punteres en els seus polígons. Quan una empresa se situa a un polígon li interessa que les empreses que s'hi troben situades siguin de qualitat, de manera que hi hagi una base de mà d'obra formada.

Als polígons del Penedès les rotacions mitjanes de treballadors es troben entre les 3 i 4 setmanes mentre que en els del Vallès se situa tan sols entre 4 i 5 dies.

Per a què una empresa important se situï en un polígon, necessita una sèrie de condicions, que és tot just el contrari del que s'està fent a Catalunya quan alguns fronts s'oposen l'eix transversal, o al Logis Penedès.

Un altre dels problemes més grans que ens trobem són els problemes administratius. Cada municipi ha creat el seu polígon totalment independitzat del dels altres municipis. Aquest fet ha provocat polígons petits i amb falta de tot tipus de serveis.

Aquest sistema de polígons funciona totalment diferent al País Basc, on els diferents municipis han format una mancomunitat i han col·locat un únic polígon industrial. Aquest sistema ha resultat un gran encert i per aquest motiu el Consell Comarcal va fer una visita per comprovar-ne el sistema. Arrel d'aquí es va decidir reservar sòl industrial a St. Quintí per intentar fer el mateix, però encara no s'ha realitzat.

Finalment ens trobem un últim impediment. La política de protecció de la vinya que té l'Alt Penedès. Per aquest motiu l'ajuntament no permet instal·lar determinades empreses als

seus polígons com les logístiques, que considera que aporten poc valor afegit i gran consum de sòl industrial.

- Quins incentius té una empresa per instal·lar-se a Vilafranca?

És trist de dir, però actualment són molt pocs els incentius que pot tenir Vilafranca del Penedès respecte els polígons del Vallès. Fins i tot els temes esmentats anteriorment provoquen que les empreses decideixin situar-se a la franja de ponent.

- Quina és la seva valoració referent a les activitats logístiques?

Des de la UEP creiem que el Logis Penedès és imprescindible per a un bon desenvolupament de la zona. La situació actual ha canviat. Ja no podem esperar que a la comarca s'hi situïn indústries ja que la producció s'anirà situant a noves destinacions com als països asiàtics. L'eina de futur és la logística.

A més a més ens trobem en temps de crisi i no podem rebutjar els llocs de treball que s'obtindrien. És veritat que la logística consumeix molt sòl, però en el cas de Logis Penedès no es pretén ser un simple magatzem en una explanada, sinó aportar un cert valor afegit al producte fer que permetria crear encara més llocs de treball.

En aquest punt s'hauria de situar també una estació de mercaderies que actuaria com a node intercanviador. Tard o d'hora el Logis Penedès acabarà sent una realitat.

- En el cas de les petites ciutats franceses amb alta velocitat com Le Creusot o Aix-en-Provence, s'observa que les activitats industrials s'enfoquen cap a polígons especialitzats en indústria d'alt nivell, investigació i formació. Aquest fet també succeeix en el polígon industrial avançat de Ciudad Real. Creu que seria bo incentivar la incorporació d'empreses interessades en el desenvolupament de noves tecnologies a Vilafranca?

Des de la UEP aquesta ha sigut una aposta que s'ha intentat potenciar. El que s'hauria de fer és lluitar per aconseguir-ho, no esperar que les empreses vinguin. S'ha de crear una massa crítica que cridi a les empreses.

A Sant Quintí s'ha creat un polígon d'alt valor afegit, perquè l'alcalde coneixia a un grup farmacèutic i va anar expressament a França a buscar-los.

Al Bages s'ha creat un parc tecnològic. Ha tingut bastanta feina per tirar endavant, uns deu anys li ha costat, però al final sembla ser que se n'està sortint. Un parc d'aquestes característiques costa d'instaurar perquè però primer de tot cal un ambient que hi cregui. També s'ha de disposar de professionals disponibles, etc.

- Com valora la recent inauguració de l'Estació Enològica de l'INCAVI, que s'ha traslladat al Centre de Recerca del Parc Àgora, al Polígon industrial Domenys II, consolidant-se com a parc agroindustrial i vitivinícola del Penedès.

El parc agroindustrial i vitivinícola del Penedès sembla una molt bona proposta, ara faltaria veure si té gaire capacitat per atreure a les empreses. Un problema que pot tenir per a tirar endavant és la falta de professionals per a atreure a les empreses ja que en el cas de les empreses d'investigació és necessària la col·laboració entre les empreses i els centres tecnològics i universitats.

- Podria ser possible una facultat d'enologia a Vilafranca.

Ho veig difícil. S'hauria d'intentar aconseguir-ho, però s'ha de tenir en compte que la Rovira i Virgili de Tarragona ha perdut la facultat d'enologia.

- Actualment s'està acabant de construir un nou hotel de 5 estrelles al centre de la vila. Com creu q pot afectar el ferrocarril aquest sector? Millora del sector per la creació de nous llocs de treball, zones turístiques, etc, o pèrdua de competitivitat pel fet de que els empresaris ja no hagin de pernoctar a Vilafranca gràcies al nou tren?

L'hotel de cinc estrelles que s'està construint al centre de la Vila tindrà molt poques places. De moment Vilafranca no necessita un gran hotel d'aquestes característiques. Hi ha un altre hotel al centre de tres estrelles que mostra uns índexs d'ocupació molt elevats, i potser en aquesta direcció si que augmentaran els hotels.

Els empresaris que busquen més qualitat solen desplaçar-se a Sitges, que ofereix un seguit d'avantatges respecte Vilafranca.

Una manera d'impulsar el sector hotelier vilafranquí seria promocionant l'enoturisme i el Vinseum (Museu del Vi) que compta amb un seguit de col·leccions que permeten completar la història d'un territori marcat des de temps remots pel cultiu de la vinya i la producció del vi. És un dels millors museus de Catalunya, però en canvi un dels que menys visitants té a causa de la falta d'inversió.

- Com valora l'oferta comercial de Vilafranca? I què podria succeir amb el comerç tradicional si es produís un augment de les mitjanes i grans superfícies gràcies al nou transport?

L'oferta actual és justeta i poc diferenciada. El comerç vilafranquí hauria d'oferir coses diferents, noves, és a dir, si el que estem buscant és una cosa normal, segur que ho trobarem, però a la que estem cercant-ne una altra de més especialitzada ben segur que no ho podrem trobar. Per aquí hauria de canviar el comerç vilafranquí, especialitzant-se.

Un altre fet a destacar és que durant els caps de setmana el comerç està "mort". Tot està tancat. S'hauria de canviar aquest fet.

Francesc Simó i Espert, Gerent de la UEP.

Miquel Àngel López i Puig, Comunicació de la UEP.

1.2 Associació d'Empresaris del Garraf, Alt Penedès i Baix Penedès (adEg)

L'Associació d'Empresaris del Garraf, Alt Penedès i Baix Penedès, fundada l'any 1987, és una organització empresarial de base associativa, de règim assembleari i de lliure afiliació, que representa el conjunt de l'empresariat del seu àmbit intercomarcal.

L'objectiu fonamental de l'adEg és fomentar l'activitat econòmica i desenvolupar el teixit empresarial de l'entorn. Promou serveis i actuacions amb la finalitat d'afavorir els corrents d'informació, modernització i lliure competència de les empreses afiliades i, en conjunt, de l'entorn socioeconòmic de les comarques del seu àmbit geogràfic.

Els quatre pilars de l'oferta associativa de l'adEg són la informació, la formació, l'assessorament i la representació. Dintre de la informació inclou la producció de mitjans propis, des del web fins a la revista bimestral *Perspectiva*, passant pel setmanari digital *El Fax de l'adEg*, a banda de circulars electròniques i informacions puntuals. Pel que fa a la formació, l'Associació promou cursos i seminaris adreçats als àmbits de direcció, gestió, administració, comerç i màrqueting. En l'àmbit de l'assessorament, l'adEg disposa d'experts a disposició de la persona associada per atendre qualsevol tipus de consultes. Pel que fa a la representació, l'adEg manté contactes amb diferents estaments i institucions dels àmbits polítics, econòmics i empresarials, per defensar els interessos de les persones associades.

■ Entrevista

■ Coneix els canvis de Vilafranca?

L'adEg coneix els canvis que afectaran el futur de Vilafranca del Penedès, començant per l'estació de trens Regionals d'altres prestacions, la futura línia de mercaderies europea, el ferrocarril orbital...

■ Quins són els mitjans de transport de mercaderies més utilitzats a l'Alt Penedès?

A l'Alt Penedès tot el transport s'efectua per carretera. El problema és que Vilafranca no té una estació de mercaderies, i les empreses que volguessin utilitzar aquest mitjà de transport ho haurien de fer des de Martorell o Barcelona.

La seva poca utilització no és qüestió de preu, sinó que l'operadora RENFE no ho facilita. A més el Server és molt deficitari, pot ser que envii una determinada mercaderia i que estigui tres dies parada en una estació de qui sap a on.

- S'ha considerat mai utilitzar les línies de l'AVE per al transport de mercaderies mitjançant l'alta velocitat?

Des del nostre punt de vista la línia d'alta velocitat ha de ser utilitzada només per al transport de viatgers. Cap empresa s'ha dirigit a l'adEg preguntant sobre el tema i desconexem si alguna empresa estaria interessada en fer-ho.

El que si que interessaria a les empreses és una xarxa de ferrocarril exclusiva per a mercaderies, que sembla ser que s'acabarà realitzant, ara bé, sempre i quan Vilafranca tingui estació de mercaderies.

- Pot ampliar el mercat laboral el tema del tren Regional d'altres prestacions? O per contra l'extraordinària proximitat de Barcelona via Regional d'altres prestacions que situaria la capital catalana a 20 minuts de Vilafranca, converteix l'oferta comercial i d'oci Barcelonina en competidora de Vilafranca. Creu que es podria traduir en una pèrdua de mercat de la capital de l'Alt Penedès?

No crec que l'entrada en funcionament del tren Regional tingui moltes repercussions de cara al comerç o botigues de Vilafranca, ja que actualment Barcelona ja absorbeix gran quantitat del comerç de la nostra ciutat. S'ha de pensar que amb el tren actual pots arribar a Barcelona amb 55 minuts, temps que és excessiu per a un treballador que s'hagi de desplaçar cada dia a Barcelona però no per algú que vagui un dia a comprar. Per tant Vilafranca no guanyarà ni perdrà competitivitat des del punt de vista comercial, ja que no crec que tot i la millora ferroviària la gent de Barcelona es desplaci a Vilafranca a comprar.

On si que hi haurà un canvi molt important serà en les relacions laborals. Hi ha molta gent que viu a Vilafranca i que treballa a Barcelona, però també n'hi ha, i molta, que es troba en la situació contrària, viu a Barcelona i treballa a Vilafranca. Passar de un temps de 1 hora i 50 minuts entre anar i tornar a fer-ho en 40 minuts és una diferència enorme.

- Si la ciutat cresqués amb el nou ferrocarril, com l'afectaria?

Actualment Vilafranca es troba molt propera al llindar de població que se situa prop de les 50.000 persones, que li permetria incorporar algunes franquícies que podrien generar un efecte crida semblant al que es va produir fa un anys a Vilanova i la Geltrú. Aquest efecte es va veure precisament amb Inditex, o el Zara.

Imaginat si el seu efecte crida és gran que molta gent de Vilafranca es desplaça a Vilanova per a realitzar les seves compres. És el que es coneix com a l'efecte fuga que comercialment Vilafranca té cap a Vilanova.

- Creu que Vilafranca necessita un altre centre comercial a causa de l'augment de població que es pugui produir gràcies al nou tren?

Es parlava de la construcció d'un centre comercial obert al Carrer del Comerç, aprofitant les obres de soterrament de les vies i col·locar-hi el centre en aquesta zona. Sembla ser que al final no es farà.

El que si que semblava que tirava endavant és el projecte d'un centre comercial també obert a la Girada 2, on s'havia d'instal·lar un multicines, però fa anys que la situació s'ha quedat en punt mort.

Sense cap mena de dubte Vilafranca necessitaria un centre comercial que pugui no omes satisfer a la seva població, sinó que capti consumidors de la comarca i de poblacions veïnes.

- Què li semblaria la col·locació del centre comercial a la zona propera de la nova estació de Regionals?

És una zona que es preveu que es desenvolupi en els propers anys. Si realment s'hi volgués construir un centre comercial a cel obert, hauríem de crear un complex que produís que les empreses volguessin instal·lar-hi. Hauríem de produir un efecte crida.

Un exemple en podria ser el cas del Zara de Vilanova. Abans de la seva inauguració, el comerç de Vilanova es trobava restringit al carrer Caputxins, i Zara es va col·locar a la Rambla de Vilanova. Aquest fet va provocar que el comerç d'aquesta ciutat es desplaçés, o més ben dit, s'incrementés en una altra zona.

Per tant des de l'Ajuntament s'hauria d'intentar que el sia que aquestes franquícies aterrin a Vilafranca, se situïn en una zona que es pugui expandir, i no al centre que no en permetria gaires canvis.

- Saben si hi ha empreses interessades en situar-se a la zona propera de la nova estació de Regionals? Al polígon de Porroig, els Cirerers...

A l'adEg no ens consta que hi hagi hagut cap empresa interessada. Les empreses estan interessades en temes logístics. No crec que cap empresa s'hi col·loqui a l'espera de l'arribada del tren Regional, sinó al contrari, quan el tren funcioni i se'n comprovin els seus beneficis segurament que moltes empreses estaran interessades.

De moment el que busquen principalment són els accessos a l'autopista. Precisament en el polígon que ens trobem ara (Estació de mercaderies) és un dels més ben comunicats, ja que té entrada a l'autopista tant per a Barcelona com per a Tarragona. A la zona que em comentes hi faltaria una entrada cap a Tarragona per tal que les empreses estiguéssim més interessades.

Et comento aquest cas no per dir que les empreses no estan interessades en el ferrocarril, sinó ensenyar la desconfiança de l'empresari. Aquest polígon, Estació de Mercaderies es diu així perquè cap a l'any 1985 es pretenia instal·lar-hi una estació de ferrocarril de mercaderies que mai ha arribat.

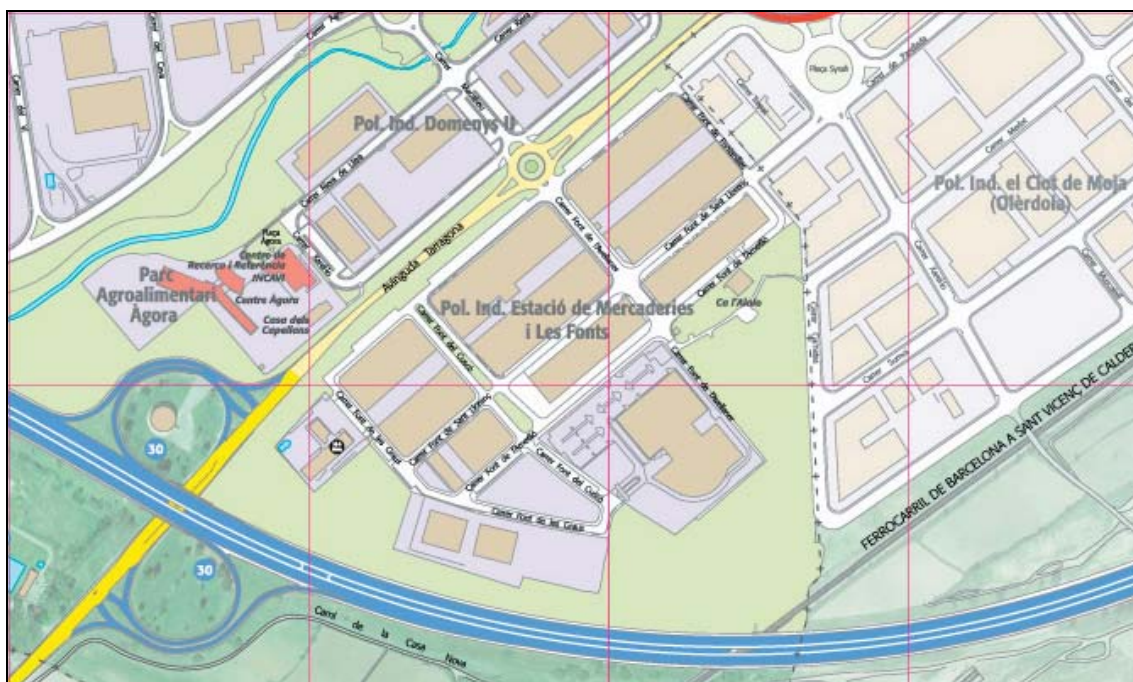


Figura 56. Plànol del Polígon Industrial Estació de Mercaderies, on es troba situat Cafès Novell.

■ Quina és la seva valoració sobre els polígons industrials al Penedès?

En aquets moments la valoració és molt bona. Fa uns mesos havíem tingut forces problemes amb el subministrament elèctric, fet que generava molts problemes. Imagina't una empresa amb totes les màquines funcionant i amb talls elèctrics cada setmana. Ara la situació ha millorat moltíssim, igual que la situació de l'ADSL, on també va costar moltíssim poder oferir una xarxa de qualitat.

En general crec que no ens podem queixar massa. A Vilanova tenen molts més problemes que nosaltres amb els polígons.

Altres aspectes a favor és la regulació dels polígons, on existeixen una sèrie de normatives però es valora per sobre de tot que és un lloc de treball i no hi ha cap problema si algú aparca un camió per a descarregar, etc.

Un aspecte que caldria millorar és el servei de neteja, i un servei de vigilància, que tot i que sabem que és complicat, caldria implicar-hi una mica més.

■ Quins incentius té una empresa per instal·lar-se a Vilafranca?

Principalment de situació estratègica que té la ciutat, enmig de Tarragona i Barcelona, amb gran disposició de sòl, estem situats al costat de l'autopista i amb bons accessos, etc. Vilafranca i el Penedès en general està molt ben considerat per les empreses logístiques.

■ Quina és la seva valoració referent a les activitats logístiques?

Sovint diem que la logística no aporta res, que només és una gran consumidora de sòl, que no aporta riquesa i que només aporta ma d'obra barata.

Tots sabem que seria més bonic que només s'implantessin indústries, i si pogués ser que fossin d'alt nivell o d'investigació.

Hem de tenir present que no podem lluitar massa contra la logística, ja que la situació estratègica de Vilafranca és massa temptadora per a aquest tipus d'empreses. A més a més creiem que no seria bo negar-se rotundament a la logística, ja que creiem que és bo per a la ciutat que tingui diversitat de sectors. Si ho analitzem, es pot veure com a Vilafranca tenim una indústria que avarca molts sectors, diferenciada, per tant no hi hauria cap problema en que vinguessin més empreses de logística.

■ Què en pensen del Logis Penedès?

S'acabarà fent. Per molts aspectes mediambientals que hi pugui haver, la presència del CIM és cada vegada més necessària a causa del creixement del Port de Tarragona. Si ho analitzem sobre el mapa, es pot veure fàcilment que el Vallès actua com a pulmó Nord, donant sortida cap a França. L'altra zona és ben clara, ja sigui Vilafranca o l'Arboç, que hauria de formar el pulmó Sud, que tindria sortida a Espanya, es trobaria a 30 minuts de Barcelona i permetria encara més el creixement del Port de Tarragona. Per tant creiem que és bàsic que es realitzi i es faci ben fet, donat lloc a tot un node intermodal que permeti el transport de contenidors.

■ Què necessitem en temes d'infraestructura?

Crec que la situació que ens hauríem de plantejar és una reestructuració total del servei ferroviari que ofereix actualment RENFE Operadora, sinó ja no té cap sentit que ens plantejem el CIM, perquè actuaria com a un simple i gran magatzem. Hem de permetre el canvi model de mercaderies.

És cert que totes les empreses volen que el camió els hi deixi la mercaderia a la porta i no que l'hagin d'anar a buscar a l'estació de tren de qui sap a on, però el que no té cap sentit és que un viatge Barcelona – Granada es realitzi amb camió. S'hauria de coordinar de manera que les contenidors que arriben al port de Tarragona es carreguessin als camions que realitzarien un trajecte de curta distància fins al node intermodal i allà s'enviarien en un trajecte de llarga distància amb un tren de mercaderies. O actuar com està fent el Port de Barcelona, que està construint una gran quantitat de línies de ferrocarril de mercaderies.

El mateix podria succeir en totes les empreses si el que s'ofereís fos un producte de qualitat. Un viatge de l'empresa al node amb camió, transport de llarga distància amb ferrocarril fins a un altre node intermodal i un altre vegada transport de curta distància amb camió.

A part d'aquet fet, altres millores que necessiten els empresaris és referent al transport de mitja distància per carretera. Actualment no disposem d'una alternativa a l'AP-7, ja que la carretera nacional ja sabem com funciona. En el moment que no tenim cap alternativa és on

ens hem de plantejar una reducció del preu del peatge, o un tipus d'abonament per a les empreses, ja que la factura de moltes empreses en peatges és altíssima i n'afecta directament a la seva competitivitat.

Per exemple si des de Vilafranca volem anar a l'autònoma és complicadíssim. Hauríem de tenir més alternatives. Es comenta molt sobre el quart cinturó. Crec que hauria de ser paral·lela a l'autopista, així passaria pel lloc més natural que és el corredor i així no malmetria la vinya.

- En el cas de les petites ciutats franceses amb alta velocitat com Le Creusot o Aix-en-Provence, s'observa que les activitats industrials s'enfoquen cap a polígons especialitzats en indústria d'alt nivell, investigació i formació. Aquest fet també succeeix en el polígon industrial avançat de Ciudad Real. Creu que seria bo incentivar la incorporació d'empreses interessades en el desenvolupament de noves tecnologies a Vilafranca?

Seria una gran notícia per Vilafranca, però és molt difícil de duu a terme. Aquests aspectes els porta actualment l'Ajuntament, que és qui decideix si deixa col·locar una empresa o no en el polígon industrial. Per tant l'Ajuntament hauria de decidir en quin polígon ho voldria fer i quines empreses hi deixa entrar.

Fa anys es va produir una idea, no semblant, però si que amb algunes semblances. Llavors qui s'encarregava de gestionar els polígons era Incasol, i es volia crear un clúster del vi al polígon del davant (Polígon Industrial Domenys II. Veure Figura 57). En principi només hi havia empreses relacionades amb el sector, però al cap d'us anys es va decidir "obrir les portes".

- Com valora la recent inauguració de l'Estació Enològica de l'INCAVI, que s'ha traslladat al Centre de Recerca del Parc Àgora, al Polígon industrial Domenys II, consolidant-se com a parc agroindustrial i vitivinícola del Penedès.

Aquest és un projecte que portava molts anys parat. És un projecte que tracta de descentralitzar una mica l'administració, per aquest motiu es va traslladar l'INCAVI des de Barcelona al Centre Àgora, just al polígon que havia de ser un clúster del vi (veure Figura 57).

És totalment lògica i ben rebuda la descentralització ja que on millor que situar-la que en una terra de vins.

- Podria ser possible una facultat d'enologia a Vilafranca.

Ja ens ha costat pro anys un projecte que nomes és administratiu, per tant no crec que sigui fàcil. Seria una molt bona opció.

- Actualment s'està acabant de construir un nou hotel de 5 estrelles al centre de la vila. Com creu q pot afectar el ferrocarril aquest sector? Millora del sector per la creació de nous llocs de treball, zones turístiques, etc, o pèrdua de competitivitat pel fet de que els empresaris ja no hagin de pernoctar a Vilafranca gràcies al nou tren?

El sector hoteler pot ser un dels grans beneficiats gràcies al futur tren de Regionals. En el nostre cas (referint-se a Cafè Novell) utilitzem moltíssim l'AVE. Des de que es va posar en servei la línia d'alta velocitat Barcelona – Madrid, almenys he anat unes 20 vegades a la Delegació que tenim a Madrid.

L'alta velocitat ofereix unes avantatges que no et dona l'avió, ja sigui el "mareig de cinturons, enlairament, o el nerviosisme en si. L'AVE et permet anar còmodament, treballar durant el trajecte, arribar sempre a l'hora, i fer-ho al centre de la ciutat.

En el nostre cas agafem l'AVE a l'estació de Tarragona, que disposa d'un aparcament grandíssim i a més ja hem de fer menys recorregut.

Seria meravellós poder fet aquest trajecte fins a Tarragona o Lleida amb el servei de regionals d'Altes prestacions i enllaçar allà amb l'AVE, en comptes d'haver d'anar-hi en cotxe.

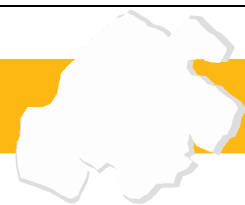
Amb l'entrada del nou tren es facilitaria més l'arribada a Vilafranca, i tal com nosaltres a vegades ens toca fer nit a Madrid, els empresaris d'allà també es quedarien a Vilafranca. Si tenim en compte que en aquets moments l'ocupació als hotels de Vilafranca ja és bastant elevada (hotels per sobre de tres estrelles), no veig gens malament la construcció d'un hotel de 5 estrelles al centre, i crec que no en serà l'únic, o si més no algun més de quatre en sortirà. Crec que seria un factor a tenir present de cara al futur del sector hoteler.

- Com valora l'oferta comercial de Vilafranca? I què podria succeir amb el comerç tradicional si es produís un augment de les mitjanes i grans superfícies gràcies al nou transport?

L'oferta actual no és massa atractiva per la resta de la població fora de Vilafranca. El petit comerç vilafranquí s'hauria de modernitzar, ja que en molts cassos és un comerç de caire familiar i tradicional. Quan Vilafranca arribi al llindar de població que li permeti fer el canvi comercial, molts d'aquets petits comerços poden tenir problemes si no ofereixen un producte de qualitat i especialitzat.

Ramon Novell i Pujadas, Vicepresident de l'adEg i President del consell d'administració de Cafès Novell.

CAPÍTOL VI: PROPOSTES I RECOMANACIONS



Vilafranca del Penedès compleix clarament els requisits que es plantegen en les conclusions de l'estudi previ enfocat al cas espanyol. Ara bé, hi ha altres aspectes que s'haurien de tenir en compte no tan sols per preveure el que pot succeir, sinó que també en hauríem de preguntar, quin tipus de ciutat volem per Vilafranca.

Per tant, i continuant amb l'observat en altres ciutats franceses i espanyoles que ja disposen d'alta velocitat, i a partir de les entrevistes realitzades als agents locals de Vilafranca del Penedès, seria bo que Vilafranca contemplés algunes de les propostes següents:

1 Indústria

- L'alta velocitat serà un factor més on recolzar l'atractiu industrial de Vilafranca, però és imprescindible dotar la zona amb sòl ben connectat i econòmic. Per aquest motiu seria interessant i oportú desenvolupar com més aviat l'àrea d'influència pròxima a l'estació que actualment està envoltada totalment per sòl no urbanitzable.
- Reservar part d'aquest sòl no urbanitzable, sobretot a la part est de l'estació per a activitats industrials, ja que en un futur no molt llunyà, aquesta zona estarà ben connectada ja sigui amb la vila com amb l'autopista AP-7.

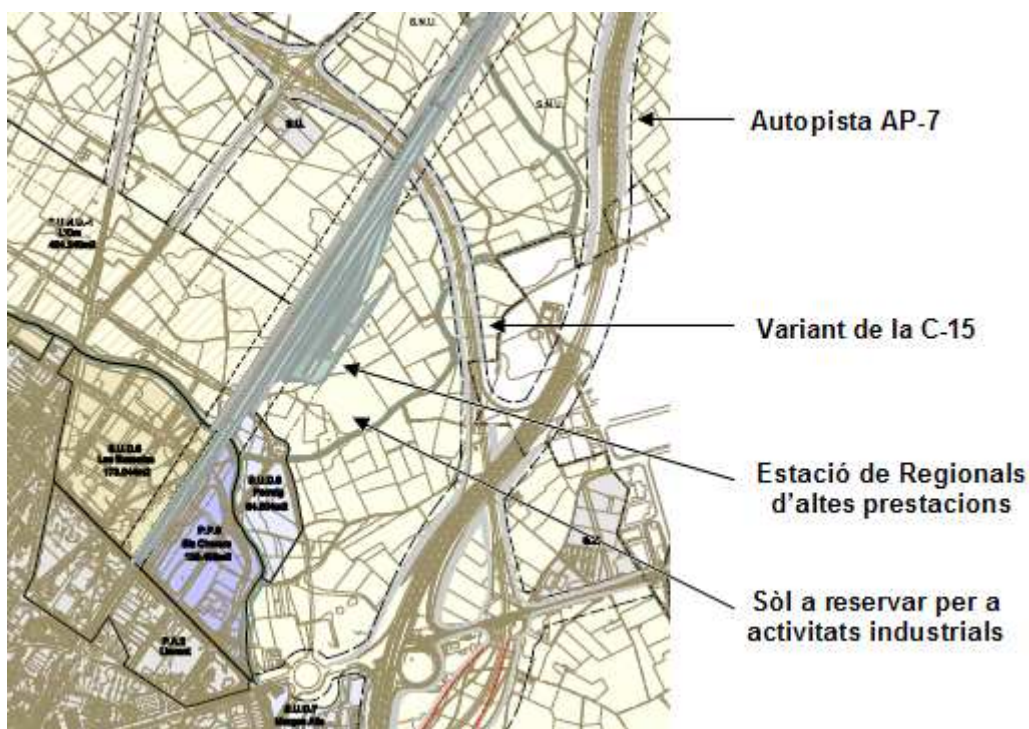


Figura 57. Sòl no urbanitzable a reservar per a desenvolupar-hi activitats industrials.

- Vilafranca del Penedès té el perill de ser utilitzada de manera exclusiva per a la localització de determinades activitats industrials d'elevat consum de sòl i baix valor afegit, necessàries pel conjunt de la regió metropolitana de Barcelona, però d'impacte no sempre positiu a escala local.

Una bona proposta seria la d'incentivar la incorporació d'empreses interessades en el desenvolupament de noves tecnologies, que com ja s'ha vist en el polígon industrial avançat de Ciudad Real, amb el projecte Coriolis de Le Creusot o Europôle Méditerranée de l'Arbois a Aix-en-Provence, ha reaccionat perfectament a les immediacions de l'estació de l'alta velocitat.

Precisament aquest és el camí que ha seguit Vilafranca amb la recent inauguració de l'Estació Enològica de l'INCAVI, que s'ha traslladat al Centre de Recerca del Parc Àgora, al Polígon industrial Domenys II, consolidant-se com a parc agroindustrial i vitivinícola del Penedès.

El centre de Recerca i Referència donarà cabuda a l'Institut Català de la Vinya i el Vi, amb la seva Estació Enològica, i a l'oficina comercial del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya.

El centre oferirà diferents serveis de recerca i desenvolupament en viticultura i enologia. A més, oferirà serveis d'anàlisi al públic, servei a les denominacions d'origen, cursos de formació i assessorament i experimentació per reestructurar la vinya, reducció de costos... Un centre que posa èmfasi en la recerca i al desenvolupament, convertint el parc Àgora en un parc dedicat a la investigació.

A part d'aquest fet que ja forma part de la realitat de la vila, s'hauria de ser encara una mica més ambiciós i lluitar per la Facultat d'Enologia de Vilafranca del Penedès. Cal recordar que en el cas estudiat de la capital manxega, resulta significativa la instal·lació de noves empreses lligades a la presència de la Facultat d'Informàtica que han proporcionat un important impuls econòmic a la ciutat.

D'aquesta manera entre la Facultat d'Enologia i l'Estació Enològica es podria produir un efecte semblant al de la capital de manxega a Vilafranca del Penedès, convertint la capital de l'Alt Penedès com a capital de la vinya, el vi i el cava, que al cap i a la fi són elements característics, de futur i motor de l'economia.

- No s'ha d'oblidar tampoc la importància de contar amb mà d'obra preparada per a treballar en la indústria, aspecte que passa per potenciar la Formació Professional en aquelles branques vinculades a la transformació.
- Per tal d'aconseguir el màxim benefici per la ciutat, és important comprovar el procés de formació dels polígons industrials i de les activitats associades de les petites ciutats franceses. Durant l'anàlisi, s'ha comprovat que no totes han reaccionat de la mateixa manera.

Existeixen els cassos de Le Creusot i Mâcon que tot i la promoció de la pròpia SNCF, organitzant diversos viatges a la zona per a industrials i empresaris, la resposta comercial va ser molt baixa. I van tardar almenys deu anys en despertar l'interès dels inversors.

Vilafranca hauria de seguir els mateixos passos de Vêndome, Haute-Picardie, Valence Avignon i Aix-en-Provence i prendre nota del que ha succeït a Le Creusot i a Mâcon, ja que actualment es coneix una mica més la potencialitat del nou sistema de transport i per tant s'hauria de beneficiar d'aquests coneixements i proposar un projecte que tracti d'aprofitar els efectes específics de l'alta velocitat juntament amb el potencial local per mitjà de la creació d'usos i activitats vinculades amb el teixit econòmic existent.

Sembla que la resposta en els últims casos inaugurats a França és més positiva degut a la combinació de diversos factors, i condicionat per l'entorn que rep l'estació. Aquest hauria de ser el camí a seguir per Vilafranca, adequant l'oferta a les característiques de la ciutat i del propi sistema, i un canvi d'escala en les entitats de gestió i planificació.

- Atenent-nos als cassos de Vêndome, Haute-Picardie, Valence Avignon i Aix-en-Provence, Vilafranca no pot fer créixer un projecte del no res com succeïa en els primers casos, sinó que ha d'aprofitar les sinèrgies existents, ja sigui amb l'impuls d'activitats que ja tenen tradició en el nucli, o bé amb la reorientació enfocada a activitats especialment sensibles a l'impacte del tren d'alta velocitat.

Per tal de garantir el seu impacte de manera controlada, des de Vêndome fins a les últimes estacions, s'han format societats de gestió integrades per tots els municipis afectats. D'aquesta manera es tracta d'evitar el fenomen de la competència entre nuclis, i l'aparició d'espais industrials que de forma desordenada, i en ocasions agressiva, intenten captar clients TGV sense ser "propietaris" oficials de l'estació.

El cas més representatiu es troba a Mâcon, on s'estan portant a terme mesures pel cessament de la competència del polígon veí de Bethiliers, creat al 1987 i on conviuen 15 empreses i 150 treballadors. Aquest parc d'empreses locals ha progressat en els últims anys a causa de la seva proximitat tant a l'estació del TGV com per la facilitat d'accés al transport per carretera, mentre que el de Mâcon-Loché, amb les mateixes condicions de partida, no ho ha fet.

Aquesta fet es deu a diferències fonamentalment econòmiques, com per exemple la venda i el lloguer de parcel·les, així com beneficis fiscals en les estratègies de promoció de la zona.

Aquest aspecte també ha estat esmentat durant les entrevistes realitzades als agents locals, on se n'ha destacat el bon funcionament al País Basc, on han format una mancomunitat per formar un únic polígon que representa a diferents municipis. Fins i tot el Consell Comarcal va fer una visita per comprovar-ne el sistema. En aquests moments a l'Alt Penedès, cada municipi ha creat el seu polígon totalment independent dels de la resta fet ha provocat polígons petits i amb falta de tot tipus de serveis.

El model de mancomunitat basca o les societats de gestió que s'han format en les últimes estacions franceses, haurien de ser un dels trets característics del nou sistema de polígons industrials de l'Alt Penedès si es pretén ser competitiu i oferir uns polígons de qualitat i assequibles econòmicament.

Aquestes propostes es podrien catalogar com a propostes estrictament estratègiques. Ara bé, també es poden definir altres propostes complementàries que podrien ser les següents:

- Vilafranca té unes grans reserves de sòl industrial, i un gran nombre de polígons industrials, ara bé, tenen un dèficit de serveis important com s'ha comentat. Els polígons vilafranquins són, segons els agents locals, polígons industrials de baixa qualitat, ja que tot i un preu més baix que els de la zona del Vallès, però no disposen de la seva qualitat i serveis.

Per mitjà del nou model de gestió dels polígons, s'hauria de millorar el servei ofert que tants problemes costa als empresaris

- Reflexionar si la negativa a la instal·lació de l'activitat logística al Penedès a causa de la política de protecció de la vinya, i més en temps de crisi, ens pot portar més beneficis o perjudicis en el futur. Els agents locals han comentat que el grau de "selecció" de les indústries per poder-se instal·lar en un polígon Vilafranquí és tant elevada que està desincentivant a l'empresariat a situar-s'hi i fet que produeix la fuga d'algunes empreses cap a altres zones com la franja de ponent.

Continuant amb aquesta política serà difícil el desenvolupament de l'entorn de l'estació, ja que s'ha de tenir en compte que tant en el cas de les ciutats franceses com en el cas de Ciudad Real, entre els nous usos, destaquen també els serveis logístics. Amb l'increment d'accessibilitat gràcies al nou ferrocarril, també es milloren i construeixen nous accessos, i és on la interacció entre ells i la seva intermodalitat, sembla ser un dels factors més atractius i que actuen com a reclam per a les empreses.

Per exemple, si al "Pôle d'Activités" de Haute-Picardie els arguments principals que argumenta el polígon són la qualitat de l'entorn que s'ofereix, com ara les seves infraestructures i localització a l'eix Nord-Sud i Est-Oest de l'alta velocitat francesa i situat en l'encreuament de les grans autopistes Nord-Oest d'Europa, perquè renunciar a aquest sector on Vilafranca podria oferir el mateix o fins i tot uns arguments de més qualitat?

Cal recordar la situació estratègica de Vilafranca, formada té tres grans eixos de comunicació viària: l'autopista AP-7, que la travessa en sentit NE-SW; la N-340 que connecta Barcelona amb el sud de la península Ibèrica; i la C-15, de recorregut nord-sud i que cal interpretar com a part de l'anomenat Eix Diagonal, que connecta Vilanova i la Geltrú amb Vilafranca, Igualada i Manresa, a més de la línia d'Alta Velocitat i la xarxa de rodalies que serveix la comarca (línia 4).

Aquestes són algunes de les mesures que, unides a la nova infraestructura ferroviària, ajudarien al desenvolupament de la indústria, aspecte que repercutiria en tota l'economia comarcal.

2 Serveis

Un dels sectors econòmics que manifesta un canvi més positiu per l'arribada del tren d'altres prestacions és el dels serveis. Per tant, per tal de que aquest canvi es produeixi a Vilafranca en les mateixes magnituds que en els casos estudiats, s'hauria de considerar alguns aspectes estratègics que s'enumeren a continuació:

- Dotar els voltants de l'estació amb places públiques d'aparcament, que donin cabuda als vehicles d'aquelles persones que decideixin utilitzar el vehicle privat per a accedir a l'estació, ja siguin provinents d'algun altre barri de la ciutat com de qualsevol altre municipi de l'Alt Penedès. Si es pren com a referència les ciutats de Mâcon, Le Creusot, Vêndome i Haute - Picardie, que tant per població al nucli com en el districte (la població de l'Alt Penedès l'any 2008 és de 101.758) són similars a Vilafranca, es pot extreure que s'haurien de preveure unes 380 places d'aparcament.
- L'àrea intermodal de transports ha de dur vinculada a ella moderns serveis de lloguer de vehicles i manteniment dels mateixos.
- La connexió de l'estació de Regionals amb el nucli urbà de la ciutat és fonamental per a aprofitar completament el potencial de la nova infraestructura i ja que constitueix un important repte per a la mobilitat urbana de tots els vilafranquins.

Per tant, seria bo considerar la utilització dels serveis urbans i interurbans d'autobús com els que han contribuït a l'expansió del TGV en el cas francès, per a connectar el centre de la vila amb l'estació, ja que aquest tipus de connexions garanteixen la intermodalitat.

L'altre mode de comunicació seria amb la xarxa de ferrocarril convencional, on el nou baixador tindria unes característiques complementàries de l'estació actual de manera que els usuaris escollirien l'estació central o baixador en funció de les seves necessitats.

Fent referència a altres mesures o propostes complementàries es troben les següents:

- S'ha de desenvolupar l'oferta d'activitats complementàries a esdeveniments o reunions d'empreses, activitats d'oci i incentiu, que en molts casos poden ser de turisme actiu.

Precisament és en les activitats d'oci on s'hauria de fer una menció especial. Seria recomanable aprofitar els nous espais al voltant de l'estació, sobretot a la part més pròxima a la zona residencial de les Bassetes, o encara millor, el polígon d'actuació urbanística de l'Om que actualment encara no es troba delimitat (veure Figura 58), per crear-hi un nou complex destinat a l'oci com pot ser un multicines. Vilafranca no disposa de cap infraestructura d'aquest tipus i només s'hi troben dos cinemes, ambdós d'una sola sala. D'aquesta manera, la única alternativa viable actualment pels vilafranquins, a causa de la poca oferta a la vila, passa per desplaçar-se als multicines de Vilanova i la Geltrú o als de Segur de Calafell.

Aquesta nova infraestructura acompanyada d'una important oferta lúdica, i restaurants de menjar ràpid que tampoc es troben a la ciutat.

- Un altre aspecte que cal tenir present a partir de l'estudi del cas francès és que l'accés majoritari a les estacions per mitjà del vehicle privat contribueix a que s'acompanyi l'arribada de l'alta velocitat amb millores a la xarxa viària. En el cas de Vilafranca, aquest fet es produirà amb la futura variant de la carretera C-15 (veure Figura 57). Seria important preveure uns bons accessos a l'estació i evitar fets com el del planejament de l'autopista Daimiel - Ciudad Real - Puertollano que no planteja un accés directe a l'estació, accés que podria potenciar el seu paper com intercanviador d'un territori més ampli.

També caldria tenir en compte que aquesta xarxa viària delimitarà en gran mesura l'expansió vilafranquina en direcció nord-est del municipi, zona que actualment es troba qualificada com a sòl no urbanitzable, però que estaria bé que actués (com s'ha comentat anteriorment) com a futura reserva de sòl industrial. Per tant caldria evitar el segon dels efectes negatius produïts a Ciudad Real per la citada autopista, que deixa alguns espais entre el traçat de l'AVE i l'autopista, que tindran accessibilitat complicada i a la llarga generaran problemes.

- Tancant el tema de les comunicacions, proposaria l'ampliació de l'actual xarxa de carril bici fins a la nova estació, intentant promoure aquest mitjà de transport a la vila.

3 Comerç

L'arribada del Regional d'altres prestacions a Vilafranca presenta, un conjunt d'expectatives, que, en funció del succeït en altres ciutats. Ara bé, també hi ha alguns aspectes que caldria tenir en compte si el que es vol és que el tren d'alta velocitat en millori la situació a la vila i no pas en provoqui una pèrdua de mercat.

S'ha parlat anteriorment del perill de la proximitat temporal de l'oferta comercial i d'oci barcelonina, que serà capaç d'atreure a cert nombre de consumidors vilafranquins. El fet d'entrar en competència amb el comerç de Barcelona, ha de motivar i incentivar les empreses locals per a modernitzar-se.

Per tal de que les expectatives al voltant del nou mitjà de transport es portin a terme, seria interessant contemplar aspectes com la flexibilitat en els horaris, l'especialització del petit comerç i la seva professionalització. Per tant algunes estratègies podrien ser:

- Realització d'un centre comercial que doni cabuda a l'augment de superfície comercial que es pugui donar a causa de l'augment de població. Es tractaria de relançar el vell projecte de construcció d'un multicines a La Girada 2 actualment parat per diferents motius, incorporant-hi un centre comercial que podria compartir infraestructura amb el multicines proposat anteriorment i que modificaria completament el panorama comercial de la vila, actualment bastant restringit i poc desenvolupat al centre de la vila. L'emplaçament del nou centre comercial i multicines seria el sector de l'Om, que es destinaria a l'oci, comerços i serveis, ja que aquesta zona en expansió conté el sòl necessari per a duu a terme el projecte i destinar-ne una quantitat de sòl important a

aparcaments, que durant el dia podria destinar-se a la gent que utilitzaria el servei ferroviari, i al vespre - nit i caps de setmana a l'oci programat a la zona.

El nou centre comercial serviria per permetre l'arribada de franquícies, vinculades sobretot a la moda, que s'espera que es produeixi arran del nou servei de transport ferroviari.

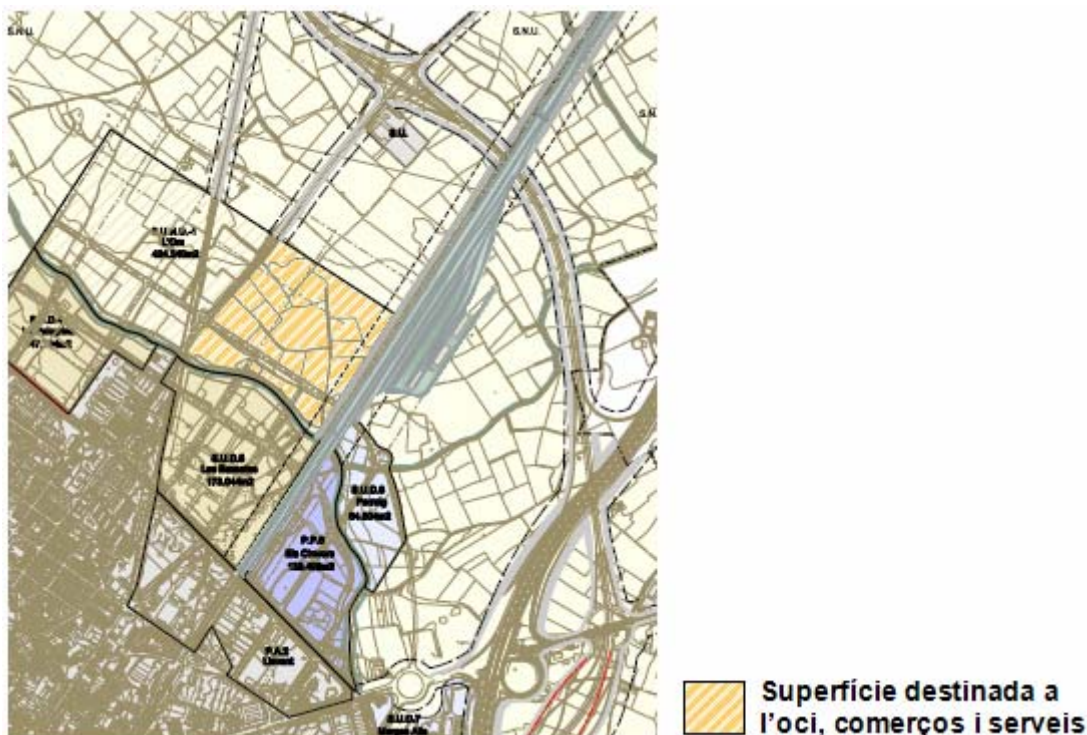


Figura 58. Superfície del sector de l'Om que es destinaria a l'oci, comerços i serveis.

- Les noves possibilitats d'accés són claus per a la orientació d'aquest nou espai, on es proposa desenvolupar un centre comercial i multicines. A més a més de la seva proximitat a l'entrada Vilafranca Nord de l'autopista AP-7, cal destacar la millora de comunicacions que en suposarà la futura variant de la C-15
- L'increment en el trànsit diari de viatgers, que és gairebé segur que es produeixi amb l'alta velocitat, generarà una major demanda en el sector comercial, que aquest haurà d'aprofitar adaptant-se a les seves característiques.
- Es preveuen, bàsicament, dos tipus de visitants ja descrits amb anterioritat: els vinculats al turisme i els vinculats als negocis. És més que probable que ambdós precisin d'una atenció en horaris diferents als habituals del comerç, i aquest haurà de respondre a aquesta circumstància.
- Per tant, el comerç local ha d'adaptar-se a les noves necessitats de la demanda, entre les quals es trobaran la major flexibilitat d'horaris i l'obertura en caps de setmana i festius, jornades de major afluència de visitants que tradicionalment estaven destinades al descans en el sector comerç.

- Impulsar l'enoturisme (turisme del vi i del cava) per tal de fer créixer es sector hoteler vilafranquí. L'enoturisme s'ha convertit els últims anys en un fenomen pel qual aposten molts territoris i empresaris vitivinícoles i turístics d'arreu. Els empresaris del sector s'han adonat que la diversificació i la combinació de l'activitat vitivinícola amb el turisme poden oferir importants oportunitats alternatives de negoci, al mateix temps que poden esdevenir una eina innovadora per generar imatge de marca i fidelitzar els clients visitants en els principis i els valors d'un celler.

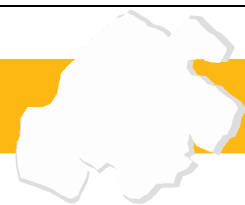
Pels territoris vitivinícoles com el Penedès, aquesta és una oportunitat única per crear un producte turístic singular, que correspon a les noves tendències de la demanda i que, mitjançant una planificació adequada, es pot convertir en un motor del desenvolupament turístic sostenible d'un territori, caracteritzat generalment per una dependència excessiva del sector vitivinícola.

- S'espera un gran increment de les mitjanes i grans superfícies, de manera que el comerç de petites dimensions i més tradicional és el que se'n veuria clarament més afectat.

Per evitar que aquest fet acabi amb el tancament dels negocis, és necessària la seva especialització i professionalització de la gestió. Aquesta és la única manera on els negocis familiars poden plantar cara a les grans superfícies.

Per tant, la situació exigeix una modernització del comerç local, per a poder competir en condicions d'igualtat amb l'entorn pròxim i amenaçador que constitueix Barcelona.

CONCLUSIONS



La llarga experiència tant dels casos francesos com amb la de la jove xarxa espanyola contrasta amb l'inexperiència d'una xarxa autonòmica d'alta velocitat, per això no és possible traslladar de forma literal les característiques d'una pràctica a una altra, sabent a més que les estratègies es desenvolupen entre fenòmens complexos i interrelacionats. Malgrat això, l'estudi d'ambdues xarxes és prou indicatiu de les mancances i els encerts de les estratègies seguides per aquelles petites ciutats més semblants al cas de Vilafranca i que la seva comparació permet extreure'n algunes conclusions aplicables a la capital de l'Alt Penedès.

A partir de la descripció de cada cas analitzat al llarg de la Tesina, es poden apuntar algunes conclusions sobre les estratègies globals portades a terme als polígons d'activitat francesos i espanyols.

La primera d'elles està relacionada amb la constatació dels diferents graus de desenvolupament o acceptació dels projectes: Mâcon i Le Creusot van tardar almenys deu anys en despertar l'interès dels inversors i fins a dia d'avui no s'ha començat a notar canvis en el grau d'acceptació de les propostes entre ells.

Tot i això, sembla que la resposta en els últims casos inaugurats a França és més positiva degut a la combinació de diversos factors, i condicionat per l'entorn que rep l'estació. En resposta a les noves polítiques de localització apareixen també noves com: l'adequació de l'oferta a les característiques de la ciutat i del propi sistema, i un canvi d'escala en les entitats de gestió i planificació.

D'altra banda, els nous projectes no neixen en el no res com succeïa en els primers casos, sinó que s'aprofiten de sinèrgies existents, ja sigui amb l'impuls d'activitats que ja tenen tradició en el nucli, o bé amb la reorientació enfocada a activitats especialment sensibles a l'impacte del tren d'alta velocitat.

Aquest fet també s'observa a Ciudad Real i Puertollano, on es comprova que el TAV és capaç de dinamitzar i accelerar processos ja implementats, però no d'aportar per si sol canvis de tendència rellevants. Aquests canvis dependran de les característiques socioeconòmiques de partida i de les iniciatives posades en marxa de cada població.

Partint d'aquesta base, s'analitza la situació actual de Vilafranca del Penedès, i se'n realitza un seguit d'hipòtesis de creixement en funció de l'escenari considerat.

La primera de les hipòtesis correspon al creixement poblacional segons l'escenari Ciudad Real, i en ella s'observa que de produir-se aquest creixement, Vilafranca tindria un increment de 8.527 nous habitants l'any 2022. És a dir, 10 anys després de la inauguració del servei de Regionals d'altres prestacions Vilafranca hauria tingut un creixement d'un 22,82%. La validesa de la hipòtesi es demostra per mitjà d'altres 3 escenaris utilitzant diferents índexs de creixements segons diferents períodes de creixement de la població vilafranquina, on el model de creixement de Ciudad Real es troba dins del rang de creixement dels escenaris plantejats.

Pel que fa al sector de la indústria, es pot extreure que d'acord amb l'observat en altres ciutats a les quals l'alta velocitat ha arribat ja fa anys, el sector de la indústria és, en principi, el menys afectat per una infraestructura d'aquestes característiques. L'AVE per si sol, no assegura un desenvolupament de la indústria de la ciutat a la qual arriba.

Ciudad Real no ha estat mai un nucli industrial i l'existència de l'AVE tampoc no ha impulsat aquest sector. Tampoc a Puertollano ha tingut un creixement espectacular, ja que la ciutat ja havia iniciat un lent declivi en el moment de rebre l'AVE, o com a Mâcon o Le Creusot on la indústria no s'ha desenvolupat fins que han estat inaugurades importants carreteres al costat d'elles.

D'aquesta manera, basant-nos en els exemples estudiats, algunes conclusions sobre el que ha succeït en el sector industrial i que per tant es poden donar a la nostra vila són els següents:

És molt important que la ciutat conti amb una base industrial assentada i dinàmica. Aquest és el cas de Vilafranca, on donada la seva tradició industrial sobretot en les activitats relacionades amb el procés d'elaboració de vi i cava, asseguruen aquest fet.

Entre els nous usos, destaquen també els serveis logístics. Amb l'increment d'accessibilitat gràcies al nou ferrocarril, també es milloren i construeixen nous accessos, que són un reclam tant potent com la nova estació d'alta velocitat. Cal aclarir que tot i que és difícil esbrinar quin dels dos motius és més important per a les empreses, cal destacar que la interacció entre ells i la seva intermodalitat, sembla ser un dels factors més atractius.

Un altre factor a destacar és que el tren d'alta velocitat per si sol no atrau un nombre significatiu d'indústries. Un fet imprescindible és disposar de sòl industrial amb bones dotacions, ben comunicat i a un preu competitiu, que no desincentivi la inversió. En aquests moments, Vilafranca disposa de gairebé de la mateixa quantitat de sòl industrial disponible que el que té ocupat.

S'ha obtingut també el nombre de llocs de treball segons les reserves que en contempla el POUM en funció de cada tipus de creixement, on Vilafranca pot oferir fins a 9.900 llocs de treball. Si es té en compte que l'increment de població per mitjà de l'escenari Ciudad Real durant aquest període serà de 8.527 habitants i que la població activa es troba entorn del 50%, hi ha suficient sòl per a activitats econòmiques i per a cobrir les necessitats de la població fins el 2022.

Pel que fa referència als usos, cal destacar que l'oferta de sòl en els polígons d'activitats francesos, s'ha modificat i s'enfoca a un tipus d'activitats més sensible al sistema TGV. Aquest fet també es comprova a Ciudad Real, on els usos que millor resposta presenten predominen els serveis a empreses i polígons especialitzats en indústria d'alt nivell, investigació i formació, encara que en alguns casos en els que ja existeix una tradició empresarial definida aquesta s'aprofita juntament amb la imatge del nou tren. En aquest aspecte Vilafranca hi juga el seu paper amb l'Estació Enològica, al Centre de Recerca del Parc Àgora, que oferirà diferents serveis de recerca i desenvolupament en viticultura i enologia. D'aquesta manera s'entrellaçarien dos aspectes com la recerca i la tradició empresarial, que han reaccionat bé davant l'alta velocitat en els exemples estudiats.

El procés de terciarització de l'economia vilafranquina ha estat demostrat en l'última dècada, en la qual el sector ha tirat de l'economia i ha creat llocs de treball. En els últims anys, la majoria de noves llicències d'activitat s'han seguit concentrant en el sector terciari. A més, el sector dels serveis és un dels més beneficiats amb l'arribada de l'alta velocitat, per tant s'espera un canvi positiu que actuï com a punt d'inflexió en l'evolució del sector serveis vilafranquí.

Si ens basem en el cas de Ciudad Real, les xifres de llicències d'activitat corroboren els fets, ja que l'evolució del sector serveis entre 1992 i 2002 va ser molt més positiva que la mitjana de l'economia +79,6% en la divisió 8 del IAE, "Institucions Financeres i serveis a empreses"; i +65,7% en "Altres serveis".

Analitzant el comerç, es pot assegurar sense cap mena de dubte que aquest sector és el que més ha notat el canvi. Si s'observa la situació de Ciudad Real deu anys després de l'arribada de l'AVE, es comprova com l'escenari no s'assembla en res a la situació inicial.

S'espera un increment notable en el sector de la Hoteleria, fins a arribar a les 764 places en el cas de produir-se una evolució hotelera que correspongui a la meitat de la dinàmica de creixement de Ciudad Real, i que suposaria un augment de 241 places hoteleres respecte l'escenari sense la incorporació del nou mode de transport.

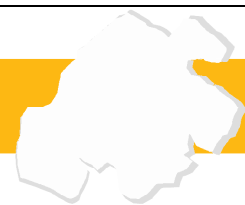
El cas de la promoció d'habitatges és poc freqüent a França. Només s'han trobat promocions residencials, i d'una escala mínima, a la perifèria de Avignon i al centre de Valence. Això contrasta amb algun cas espanyol com Ciudad Real, que tot i no produir canvis demogràfics espectaculars, hi ha hagut un fort creixement urbanístic, tot i que a part del tren d'alta velocitat, s'han de considerar aspectes com la proximitat de la universitat o el preu del sòl.

En tot cas Vilafranca, i en concret les àrees més pròximes a l'estació com Les Bassetes, La Pelegrina i l'Om, estan preparades per absorbir el creixement d'habitatges. Aquest fet es comprova arrel de les diferents hipòtesis realitzades, observant que el creixement seguint l'escenari de Ciudad Real (amb 4.136 habitatges acabats des del 2009 fins al 2022) no esgota les reserves del "creixement dinàmic" previst pel POUM durant els deu anys posteriors a l'arribada del Regional d'altres prestacions.

En funció de les conclusions extretes de l'evolució de la xarxa francesa, i amb el coneixement aportat de l'estudi dels casos espanyols, es pot dir que el disseny d'estratègies de previsió, gestió i promoció ha de ser una de les prioritats de l'Ajuntament de Vilafranca, i més tractant-se d'una estació perifèrica, ja que el tren d'alta velocitat per si mateix no pot actuar com a transformador de la realitat urbanística o socioeconòmica.

Per últim, cal destacar que tant de l'experiència francesa com espanyola es dedueix que les mesures adoptades sobre les estacions ubicades a la perifèria han de ser programades des d'un marc institucional de caràcter supramunicipal. La parada de Regionals d'altres prestacions afectarà als municipis limítrofs en un radi major de 20 quilòmetres, fet que traspasarà la frontera de l'Alt Penedès. A més, aquells municipis més propers a l'estació tractaran de beneficiar-se de la localització de noves activitats relacionades amb el nou mitjà de transport i per tant, serà necessària la coordinació entre els diferents ajuntaments per un desenvolupament equilibrat del territori.

REFERÈNCIES BIBLIOGRÀFIQUES



Bavoux, J.J. (1997), TGV et aire de transit: l'exemple Bourguignon, Cahiers du C.R.E.P.I.F, trimestre nº 61.

Bellanger, F. (1991), Le TGV Atlantique au Mans, à St-Pierre-des-Corps, Tours et Vendôme: opportunités, acteurs, enjeux. Université de Tours, Maison des Sciences de la Ville, Tours.

Bellet, C. (2000), L'impacte de l'alta velocitat en ciutats intermèdies. El cas de Ciudad Real, Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida, pp. 87-113.

Billardon, A. (1992), "Le TGV: un outil pour les villes", Transports Urbains, 75 (avril-juny 1992), pp. 3-14.

Cavagnaro, M. (1988), La rete ad alta velocità in Italia. Ponencia en el Simposio Italo-Español "Lo sviluppo dei trasporti e le ferrovie ad alta velocità", Bolonia, pp.87-99.

Coma, J. i Garcia, A. (2008), La població de Vilafranca del Penedès en xifres, any 2007. Editor, Servei de Plànol i Estadística de Vilafranca del Penedès.

Costa, J. "Et al", Ferrer, E.M., Llorente, M., Marín, R. i Ros, E. (2008). Dossiers comarcals, Alt Penedès. Editor, Generalitat de Catalunya, Departament d'Innovació, Universitats i Empresa.

Costa, M. "Et al", Feu, M., Martínez, D., Oliver, J. i Soto, E. (2008), Anuari Econòmic Comarcal Caixa Catalunya 2008.

De Courson, J., Remond, E. i Jaquen, M. (1993), Gares TGV et Urbanisme. Étude sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV. Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, SNCF, 3 vol. París.

Faina, J., Lamiquiz, F. i Pozueta. (2000), Efectos territoriales de la implantación de infraestructuras de accesos controlados. Colección Cuadernos de Investigación Urbanística, nº29. Instituto Juan de Herrera, Madrid.

GPO, Ingeniería, SA (2008), Informe territorial de la comarca de l'Alt Penedès 2008: Mobilitat i infraestructures de transport. Editor, Cambra de Comerç de Barcelona.

Grubmeier, J. (1989), Alta velocidad Alemana, Ponencia presentada en las Jornadas europeas sobre alta velocidad. pp. 99-114.

Guinjoan, M. i Pons, J. (2006), Estudi socioeconòmic de la comarca de l'Alt Penedès 2006. Editor, Cambra de Comerç de Barcelona.

Mannone, V. (1994), L'impact du TGV Sud-Est et de ses prolongements en ligne nouvelle sur les villes méridionales. L'exemple de Marseille, Avignon et Valence, 120e congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Grands Travaux, Aix en Provence, p. 49-59.

Mannone, V. (1997), Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre Ville: le cas des villes desservies par le TGV sud-est, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 31, pp. 71- 97.

Mannone, V. (1995), L'impact regional du TGV Sud-Est, 2 vol. Tesis. Université de Provence.

Martí-Hennenberg, J. (2000), Un balance del tren de alta velocidad en Francia. Enseñanzas para el caso español, Ería, n° 52, pp. 131-143.

Menéndez, J.M., Coronado, J.M. i Rivas, A. (2002), El AVE en Ciudad Real y Puertollano. Notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio. Colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio, n° 2. ETSI Caminos Canales y Puertos, Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real.

Menéndez, J.M. "Et al", Coronado, J.M., Guirao, B., Rodríguez, F.J., Ribalaygua, C., Rivas, A. y Ureña, J.M. (2002), Estaciones de intercambio modal para viajeros con estación de alta velocidad. Estudio del diseño, dimensión óptima y emplazamiento de estaciones en ciudades de tamaño pequeño. Ministerio de Fomento, UCLM.

Perin, P. (1999) La gare TGV Haute-Picardie: six cents voyageurs par jour au milieu des betteraves, Annales des Ponts et Chaussées, n° 89, pp. 32-38.

Plassard, F. (1990), Les régions et la grande vitesse ferroviaire, I Trobada Interregional del Grup de Reflexió Transports à grande vitesse, développement régional et aménagement du territoire, 28 de Junio, Orléans, pp. 1-6.

Ribalaygua, C. (2002), El TGV: la alta velocidad francesa, Economía Aragonesa, n° 19, pp. 89-102. Edita Ibercaja, Zaragoza.

Rodríguez, F. J., Ribalaygua, C. i Guirao, B. (2002), Ciudades intermedias y alta velocidad ferroviaria. La experiencia europea, editors A. Ibeas, J.M. Díaz. Actas del V Congreso de Ingeniería del Transporte. Vol 2, pp. 1.145-1.152. Santander.

Rouvillois (1996), Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse. www.transports.equipement.gouv.fr.

Ureña, J. M. (2002), Efectos de la Alta Velocidad Ferroviaria en las ciudades intermedias del corredor Madrid-Sevilla. Economía Aragonesa, nº 19. Servicio de estudios Ibercaja, Zaragoza, pp. 71-79.

ALTRA BIBLIOGRAFIA DE CONSULTA:

Anuario económico de España 2008, la Caixa.

Anuari econòmic comarcal 2008, Caixa Catalunya.

Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM 2002) de Vilafranca del Penedès.

Pla Director Territorial de l'Alt Penedès.

http://www10.gencat.cat	(novembre 2008)
http://www.ajvilafranca.es	(desembre 2008)
http://www.ccapenedes.com	(desembre 2008)
http://www.ine.es	(febrer 2009)
http://www.ies.jccm.es	(febrer 2009)
http://www.lacaixa.es/estudios	(febrer 2009)
http://www.caixacatalunya.es/anuari2008	(febrer 2009)
http://www.idescat.cat	(març 2009)

ANNEX 1: ENQUESTA DE NECESSITATS EMPRESARIALS



ENQUESTA DE NECESSITATS EMPRESARIALS A L'ALT I EL BAIX Penedès

— CONEIXEMENT DE MARCA UEP





Enquesta de necessitats empresarials i coneixement de marca UEP

■ **Objectius de l'estudi**

La UNIÓ EMPRESARIAL DEL PENEDÈS (UEP) ha dut a terme una ENQUESTA DE NECESSITATS EMPRESARIALS I CONEIXEMENT DE LA MARCA UEP a través de l'empresa Serveis Agrupats de Contact Center S.L.

L'enquesta, efectuada a un univers de 800 empreses entre mitjans de novembre de 2008 i mitjans de març de 2009, tenia dos objectius:

- Conèixer de primera mà les preocupacions i inquietuds de les empreses de l'Alt i el Baix Penedès per tal de saber cap a on cal enfocar els esforços.
- Conèixer el nivell de coneixença de la UEP que té l'empresariat del territori per tal d'orientar de manera més efectiva el creixement i la implantació de l'entitat.

L'encarregada de dur a terme l'estudi ha estat l'empresa Serveis Agrupats de Contact Center S.L. Aquesta empresa ofereix serveis a empreses com ara campanyes de telemàrqueting, enquestes telefòniques, televenda, concertacions de visites, suport a oficines, help desk i serveis 24 hores 365 dies l'any.

De les 800 empreses contactades, cap d'elles sòcia de la UEP i totes seleccionades de la base de dades pública del Registre Mercantil, 552 van accedir a respondre. Amb aquesta consulta, la UEP ha aconseguit recollir les opinions de l'empresariat de les comarques del Penedès i, a més, establir contacte amb diverses empreses encara no associades.

■ **Conclusions de l'estudi**

L'enquesta permet extreure conclusions pel que fa a dos eixos fonamentals:

■ Inquietuds i preocupacions de les empreses de l'Alt i el Baix Penedès.

Les dades permeten concloure que existeix un gran factor comú de neguit per les dues comarques, com són les deficiències en infraestructures viàries, ferrocarril i/o comunicacions, en un 21,74% dels casos. També preocupen la manca de formació (14,49%), el poc suport a la innovació (10,51%), l'irregular subministrament d'energia, telecomunicacions i/o aigua (6,52%), la relació amb l'Administració (5,43%) i la inexistència de clústers (0,54%). Un 40,76% dels enquestats ha destacat altres mancances i millores com són la poca preparació dels treballadors, la lentitud de les xarxes de telecomunicacions i l'ADSL, el preu dels serveis d'aigua i llum, la poca agilitat dels serveis de correus, la falta d'aparcament lliure a les poblacions, la manca de suport bancari, la dificultat d'obtenir ajuts i subvencions, la morositat i els tràmits burocràtics. (*Gràfic 1)

Analitzant les diferències entre comarques trobem que, mentre a l'Alt Penedès les infraestructures, la formació i la innovació ocupen les tres primeres posicions per aquest ordre, al Baix Penedès la manca de formació i innovació superen en percentatge les infraestructures. (*Gràfics 2,3 i 4)

■ Coneixement de la UEP i pertinença a organitzacions empresarials

L'estudi evidencia que més de la meitat d'empreses de les comarques del Penedès pertanyen a alguna agrupació empresarial (53,80%) (*Gràfic 1) però també que no hi ha una agrupació clarament dominant, ja que totes es troben molt repartides entre gremis i unions sectorials i intersectorials.

Pel que fa al grau de penetració de la UEP a l'Alt i el Baix Penedès, l'enquesta deixa clara una major implantació a l'Alt Penedès. En aquesta comarca gairebé un 57% dels enquestats coneix la UEP i un 20% està interessat a formar-ne part i, en canvi, al Baix Penedès només un 19% coneix la UEP i un 38% hi està interessat.



■ **Amb aquestes dades, la UEP treu les següents conclusions:**

- Cal treballar per solucionar les mancances que destaca l'enquesta. Cal posar tots els nostres esforços en aconseguir millores que facin del nostre un territori a l'alçada del que exigeix avui dia el mercat.

El Penedès necessita unes infraestructures i uns transports adequats, amb una millor oferta de carreteres (gratuïtes i en millor estat); amb una millor línia ferroviària de rodalies i més atenció en el transport ferroviari de mercaderies; unes telecomunicacions a l'alçada del que demana el competitiu mercat del segle XXI i amb uns serveis bàsics (aigua i energia) suficients per cobrir la demanda de les nostres empreses. La UEP treballa per això i espera el suport i implicació en aquesta mateixa línia dels diferents agents socials i l'Administració.

- La formació, tant de treballadors com dels propis directius de les empreses és fonamental per aconseguir un teixit competitiu. En aquest sentit, la UEP ja porta anys oferint formació per treballadors i, a més, aquests 2009 inicia formació per directius gràcies a un conveni signat amb CJ Contínua, l'oferta formativa del centre Camp Joliu de L'Arboç. S'està iniciant, a més, un estudi de viabilitat acadèmica pel que fa a la formació tècnica d'oficis. Tot plegat, amb l'objectiu de millorar la competitivitat de les nostres empreses.
- La UEP ha d'intensificar encara més la seva extensió al Baix Penedès, tradicionalment mancat de cohesió en el seu teixit empresarial. La UEP vol esdevenir la referència unificadora que li cal a aquesta comarca i influir en la unitat del seu empresariat, acostant-lo alhora a l'empresariat de l'Alt Penedès. La UEP es planteja la unitat com una premissa bàsica per aconseguir tenir unes comarques competitives per ara i, sobre tot, pel futur.

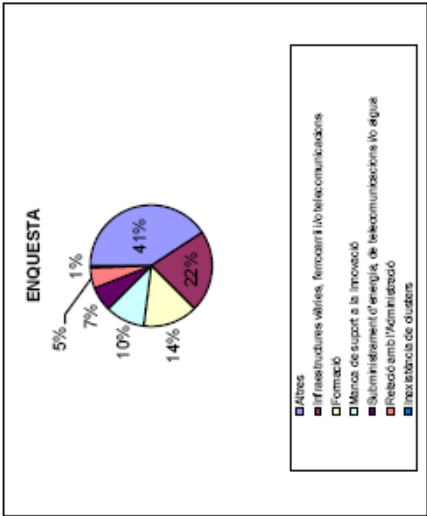
Gràfic 1

INFORME DE L'ENQUESTA
UEP

Dades: 12 març '09

Hem parlat amb l'interessat	552
-----------------------------	-----

CONSULTA	SI	%	NO	%
CONEIX LA UEP	252	45,65%	300	54,35%
PERTANY AMB ALGUNA ASSOCIACIÓ	292	52,90%	255	46,20%
INTERESSA LA UEP	141	25,54%	411	74,46%
MILLORES	TOTALES			%
Altres			225	40,76%
Infraestructures viàries, ferrocarril i/o telecomunicacions			120	21,74%
Formació			80	14,49%
Manca de suport a la innovació			58	10,51%
Subministrament d'energia, de telecomunicacions i/o aigua			36	6,52%
Relació amb l'Administració			30	5,43%
Inexistència de clusters			3	0,54%



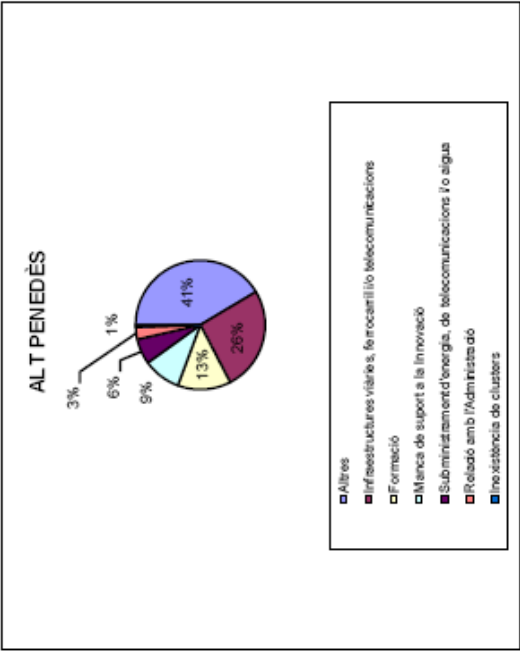
Gràfic 2

INFORME DE L'ENQUESTA
ALT PENEDES

Hem parlat amb l'interessat	387
-----------------------------	-----

CONSULTA	SI	%	NO	%
CONEIX LA UEP	219	56,59%	156	40,31%
PERTANY ASSOCIACIÓ	193	49,87%	179	46,25%
INTERESSA LA UEP	81	20,93%	285	73,64%

MILLORES	TOTALES	%
Altres	159	41,09%
Infraestructures viàries, ferrocarril i/o telecomunicacions	100	25,84%
Formació	55	14,21%
Manca de suport a la Innovació	35	9,04%
Subministrament d'energia, de telecomunicacions i/o aigua	23	5,94%
Relació amb l'Administració	13	3,36%
Inexistència de clusters	2	0,52%



Gràfic 3

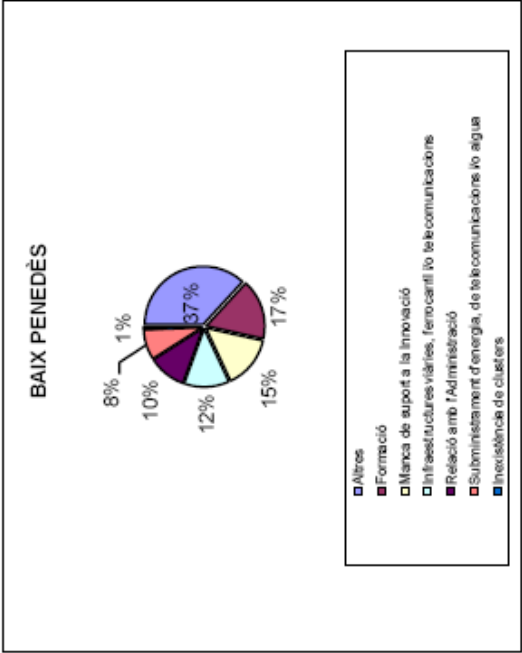
INFORME DE L'ENQUESTA

BAIX PENEDES

Hem parlat amb l'interessat	165
-----------------------------	-----

CONSULTA	SI	%	NO	%
CONEIX LA UEP	33	20,00%	132	80,00%
PERTANY AMB ALGUNA ASSOCIACIÓ	104	63,03%	61	36,97%
INTERESSA LA UEP	60	36,36%	105	63,64%

MILLORES	TOTALES		%
Altres	66		40,00%
Formació	26		15,76%
Manca de suport a la Innovació	22		13,33%
Infraestructures viàries, ferrocarril i/o telecomunicacions	20		12,12%
Relació amb l'Administració	16		9,70%
Subministrament d'energia, de telecomunicacions i/o aigua	14		8,48%
Inexistència de clusters	1		0,61%



Gràfic 4

BAIX PENEDES

Hem parlat amb l'interessat	165
-----------------------------	-----

ALT PENEDES

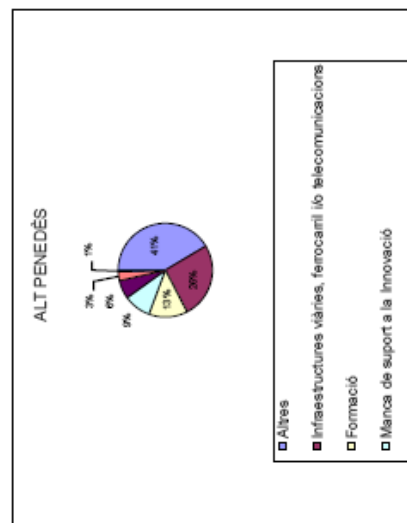
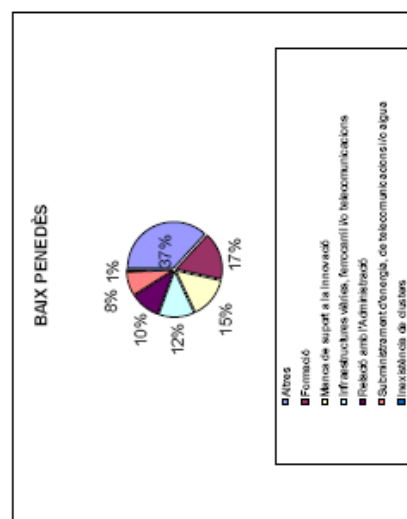
Hem parlat amb l'interessat	387
-----------------------------	-----

CONSULTA	SI	%	NO	%
CONEX LA UEP	33	20,00%	132	80,00%
PERTANY AMB ALGUNA ASSOCIACIÓ	104	63,03%	61	36,97%
INTERESSA LA UEP	60	36,36%	105	63,64%

CONSULTA	SI	%	NO	%
CONEX LA UEP	219	56,59%	168	43,41%
PERTANY AMB ALGUNA ASSOCIACIÓ	193	49,87%	194	50,13%
INTERESSA LA UEP	81	20,93%	306	79,07%

MILLORES	TOTALS	%
Altres	66	40,00%
Infraestructures viàries, ferrocarril i/o telecomunicacions	26	15,76%
Formació	22	13,33%
Manca de suport a la Innovació	20	12,12%
Subministrament d'energia, de telecomunicacions i/o aigua	16	9,70%
Relació amb l'Administració	14	8,48%
Inexistència de clusters	1	0,61%

MILLORES	TOTALS	%
Altres	159	41,09%
Infraestructures viàries, ferrocarril i/o telecomunicacions	100	25,84%
Formació	55	14,21%
Manca de suport a la Innovació	35	9,04%
Subministrament d'energia, de telecomunicacions i/o aigua	23	5,94%
Relació amb l'Administració	13	3,36%
Inexistència de clusters	2	0,52%



ANNEX 2: LA COMPETITIVITAT DE L'ALT Penedès



■ La competitivitat de l'Alt Penedès

L'anàlisi de la competitivitat d'un territori permet de conèixer-ne els punts forts i febles, i ajudar a posar en marxa diferents mesures polítiques i econòmiques que permetin de millorar-ne els nivells de renda, impulsar i dinamitzar el teixit productiu, desenvolupar els serveis a les persones que possibilitin d'augmentar el nivell de benestar, i afrontar el futur amb un bon coneixement de les seves principals característiques socioeconòmiques i de la posició del territori considerat quan es compara amb l'entorn. En aquest sentit, l'índex adEg, impulsat per l'Associació d'Empresaris del Garraf, l'Alt Penedès i el Baix Penedès, permet de conèixer anualment els factors de competitivitat d'aquestes tres comarques, comparant-los amb els del conjunt de les comarques catalanes. L'índex s'obté mitjançant l'agregació d'un conjunt de factors i elements de competitivitat, que bàsicament s'agrupen en les vuit categories o factors següents:

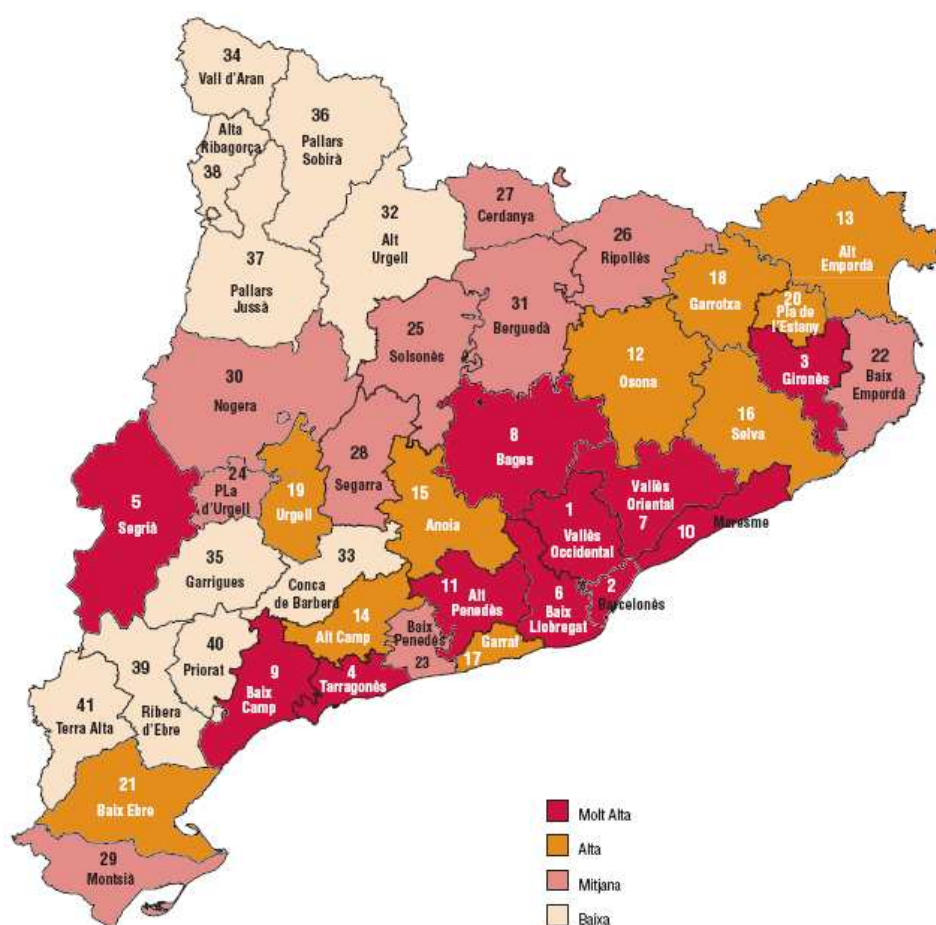
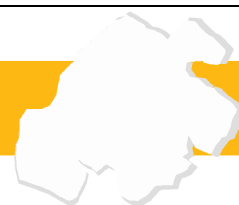


Figura 59 Índex adEg de competitivitat. Any 2004

- Nivell de benestar i sostenibilitat
- Qualificació de la mà d'obra
- Accés als mercats de clients i proveïdors, i accés a la informació
- Disponibilitat de pols de desenvolupament, ajuts i infraestructures
- Innovació i desenvolupament tecnològic
- Transport i comunicacions
- Ambient i dinàmica de negocis
- Provisió de sòl.

Per a cadascuna d'aquestes dimensions que configuren la competitivitat s'empren diferents indicadors, per efectuar una mesura aproximada del comportament i de l'evolució. Posteriorment, aquestes vuit categories s'agreguen en un únic índex sintètic que pretén de mesurar la competitivitat de les comarques catalanes. Cal destacar que aquest índex no ofereix una valoració numèrica, sinó que únicament ordena les comarques de major a menor competitivitat. Així, es pot conèixer quines són les comarques més i menys competitives de Catalunya, però no permet de saber quantes vegades és més competitiva una comarca que una altra. D'altra banda, com es posa de manifest en la metodologia del treball, en la definició de l'índex es troben a faltar alguns indicadors, atès que no es disposa de la informació estadística d'aquests a escala comarcal.

ANNEX 3: POUM



La Vilafranca que viurem: POUM 2002. La garantia del desenvolupament moderat i sostenible



POUM 2002: la garantia del desenvolupament moderat i sostenible

El nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), aprovat de forma inicial el 28 de maig passat, suposa la plasmació sobre plànols i, per tant, sobre el terreny, de tot un seguit de criteris generals que van quedar definits en l'Avanç de Pla. Aquest era el primer document de treball amb el qual es posaven en marxa els mecanismes per tal que Vilafranca pogués disposar d'un nou Pla General, revisant en allò que convingués el que va ser aprovat per l'Ajuntament l'any 1981. Les línies general definides en l'Avanç de Pla i ara materialitzades en l'aprovació inicial del POUM van néixer d'un ampli debat ciutadà i del consens polític entre tots els grups municipals del consistori.

El nou pla d'ordenació entén la ciutat com un marc on es desenvolupen diversitat d'activitats ciutadanes. A partir d'aquí, preveu espais per viure (sòl residencial), espais per treballar (sòl industrial), espais d'oci i de relacions comercials (sòl terciari) i qualitat ambiental (protecció de l'entorn no urbanitzable). Partint d'aquesta concepció de ciutat diversa, el pla defineix diferents línies d'actuació:

- Pel que fa al sòl no urbanitzable, el nou pla estableix la protecció del patrimoni natural preservant els espais més valuosos pel seu conreu agrícola i pel seu valor paisatgístic. També queda definits i protegits la xarxa de camins rurals i els corredors ambientals de les rieres i torrents entesos tots ells com elements que potencien un model de mobilitat més cívica i la integració de la ciutat amb l'entorn rural.
- Vilafranca ha estat històricament i dels seus orígens punt de centralitat i creuament de camins i carreteres comarcals que hi conflueixen de manera radial. Aquesta visió queda reforçada en el nou pla, el qual defineix diverses mesures per facilitar la integració de la vialitat territorial en el teixit urbà, potencia el sistema de rondes i vies d'enllaç, i proposa la concentració d'espais lliures i de les zones d'equipaments a l'entorn d'aquestes vies.
- El nou pla repensa els espais definits en l'anterior pla general per al creixement residencial i industrial de la ciutat i es pronuncia per un model que suposa un baix consum del sòl del terme municipal. En sòl residencial, els creixements es concentren bàsicament a la zona de llevant. S'hi preveu diversa tipologia d'habitatges, amb àmplies dotacions d'espais verds i equipaments que facilitin el seu encaix amb la ciutat preexistent. En sòl industrial, es manté el sòl classificat en el Pla general anterior, que encara no està esgotat. Es tracta d'una dotació suficient per tal que la indústria continuï sent un sector econòmic important i perquè Vilafranca no sigui sols una ciutat per viure-hi sinó també per treballar-hi.
- Es potencien els elements del patrimoni històric i arquitectònic en general i centre històric en particular per la seva singularitat.
- Partint de la concepció que l'activitat econòmica no és només el sector industrial, el nou pla potencia i reforça la capitalitat de Vilafranca com a ciutat comercial i de serveis. Així, defineix diverses àrees per a aquestes activitats terciàries vinculades amb el teixit urbà i a cavall d'importants infraestructures viàries com la variant de la N-340.
- El POUM fa una aposta decidida per l'eix del ferrocarril com una nova centralitat a Vilafranca. El cobriment de les vies, a banda de relligar els dos sectors de la ciutat que històricament han estat dividits, obre unes possibilitats immenses per generar al seu entorn activitats econòmiques, comercials i d'equipaments per tal que Vilafranca faci un pas més enllà en el seu radi d'influència territorial que històricament ha exercit.

En definitiva, el nou POUM fa una previsió de creixement moderada amb una previsió raonable en el temps. Tot amb la voluntat de fer compatible el creixement, que hi ha de ser, amb el manteniment de la qualitat ambiental, de la qualitat dels serveis i de la qualitat de vida que ha assolit la ciutat en els darrers anys. També cal assenyalar que el nou pla s'ha elaborat a partir d'un criteri de desenvolupament clarament sostenible, tant a nivell mediambiental (protecció de l'entorn i ús més racional dels recursos naturals) com a nivell territorial i de mobilitat (interrelació entre barris, correcta inserció de les infraestructures territorials i dels nous sectors de creixement i aposta per un model de ciutat compacta).

Aquests són els eixos fonamentals que defineixen el nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal que us presentem. Nascut d'un debat i d'un consens ciutadà ampli, el POUM determinarà la Vilafranca que viurem en les properes dècades. Us convidem a participar en aquest procés aportant-hi el vostre punt de vista.

Joan Aguado i Masdeu
Alcalde de Vilafranca del Penedès

De l'Avanç a les propostes del nou Pla

De l'Avanç de Pla cap al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

El document que ara es presenta correspon a la revisió del Pla General, que d'acord amb la nova llei urbanística passa a denominar-se Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, el qual va ser aprovat inicialment pel Ple Municipal en sessió celebrada el 28 de maig de 2002.

La proposta presentada segueix l'alternativa “moderada” de creixement definida en l'Avanç de Pla – aprovat pel Ple Municipal en sessió celebrada el dia 10 d'abril de 2001 – si bé té en compte que en el cas de dinàmiques de creixement més fortes, aquestes es poden produir sense haver de canviar les opcions fonamentals.

Propostes del nou Pla

Totes les propostes parteixen de la consideració d'un desenvolupament urbanísticament sostenible, a partir d'un adequat reconeixement del medi urbà i rural, uns objectius de qualitat urbana que configuren un creixement coherent amb la ciutat actual, i una expansió compacta.

Aquestes propostes són:

- Model de creixement bàsicament compacte.
- Protecció del patrimoni natural de Vilafranca i d'altres elements patrimonials del municipi, de valor arqueològic, històric i cultural.
- Potenciació de la xarxa de camins rurals com element de relació entre la delimitació urbana i el territori rústic.
- Potenciació del l'eix del ferrocarril com espai de relació urbana.
- Racionalització de les previsions en matèria d'estructura viària.
- Sistematització i continuïtat en el conjunt d'espais lliures actuals i futurs del nucli.
- Diversificació de les reserves d'equipaments.
- Millora dels espais interiors d'illa com a referent domèstic de qualitat urbana.
- Manteniment de la previsió de sòl industrial, amb un nou model que permet la implantació d'indústries més diversificades, possibilitant l'atracció d'empreses amb noves activitats i no contaminats.
- Concentració dels nous creixements residencials a la zona de Llevant.
- Creació d'un eix d'implantació terciària, aprofitant la façana de la variant Barcelona – Tarragona.
- Transformació controlada del magatzems del carrer Comerç i illes adjacents, sense perdre el seu caràcter d'activitat vinculada a la naturalesa de producció vitivinícola.



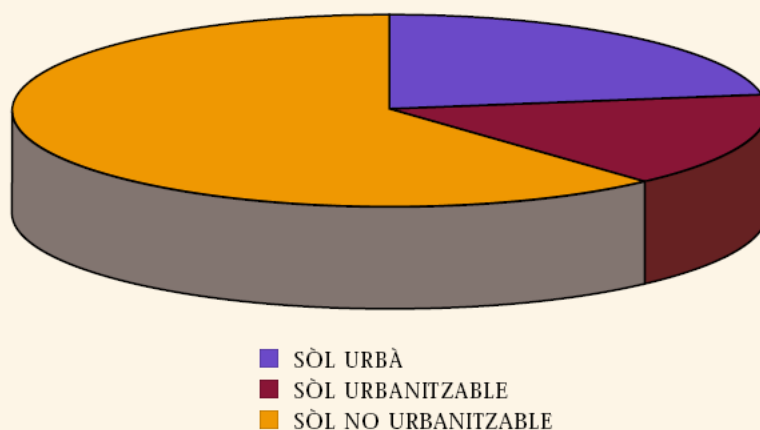
El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vilafranca del Penedès es desenvolupa a través de 19 Polígons d'Actuació Urbanística en Sòl urbà, 6 Plans parcials, 8 Sectors Urbanitzable Delimitats, i 2 Sectors de Sòl Urbanitzable no Delimitat.

El desenvolupament d'aquest Pla es preveu per a dos sexennis (2003 – 2014), tot i que pot tenir una durada de 18 anys.

Règim del sòl

SÒL URBÀ		433,98 Ha	22,08%	
	Sense PAU			396,20 Ha
	PAU			37,78 Ha
SÒL URBANITZABLE		315,75 Ha	16,06%	
	En desenvolupament (Plans Parcials)			80,36 Ha
	Sector Urbanitzable Delimitat			126,57 Ha
	Sector Urbanitzable No Delimitat			108,82 Ha
SÒL NO URBANITZABLE		1215,27 Ha	61,86%	
TOTAL SÒL MUNICIPI		1965,00 Ha	100%	

Règim del sòl Ha



Estructura orgànica del territori

Estructura general



El paper de capitalitat que està assolint Vilafranca fa necessari el reforç de les infraestructures i de l'oferta de serveis i equipaments, adequant-se a l'explotació agrícola de la vinya i a l'ús urbà compacte.

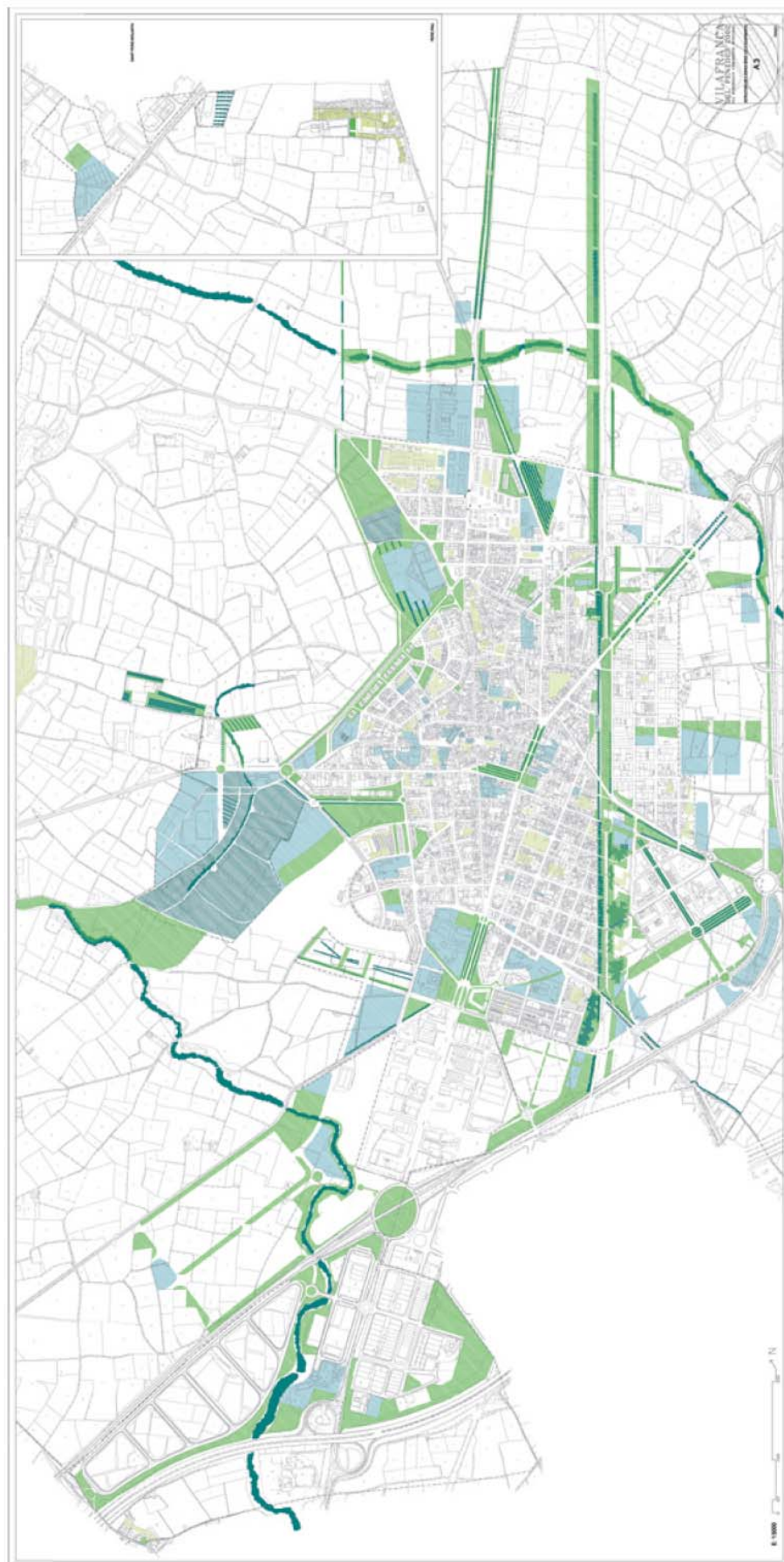
Estructura viària



El sistema de comunicacions busca optimitzar els eixos consolidats. Les traces viàries de nova creació se situen de manera coherent amb la ciutat consolidada i d'acord amb els futurs creixements.

Estructura orgànica del territori

Espais verds i Equipaments



El Pla proposa la creació d'un sistema d'espais lliures basat en la continuïtat de les zones verdes del nucli urbà, les rieres i els eixos tradicionals d'accés a la ciutat. Es planteja la distribució de nuclis d'equipaments per diverses zones urbanes com a element de captació d'activitats cíviques.

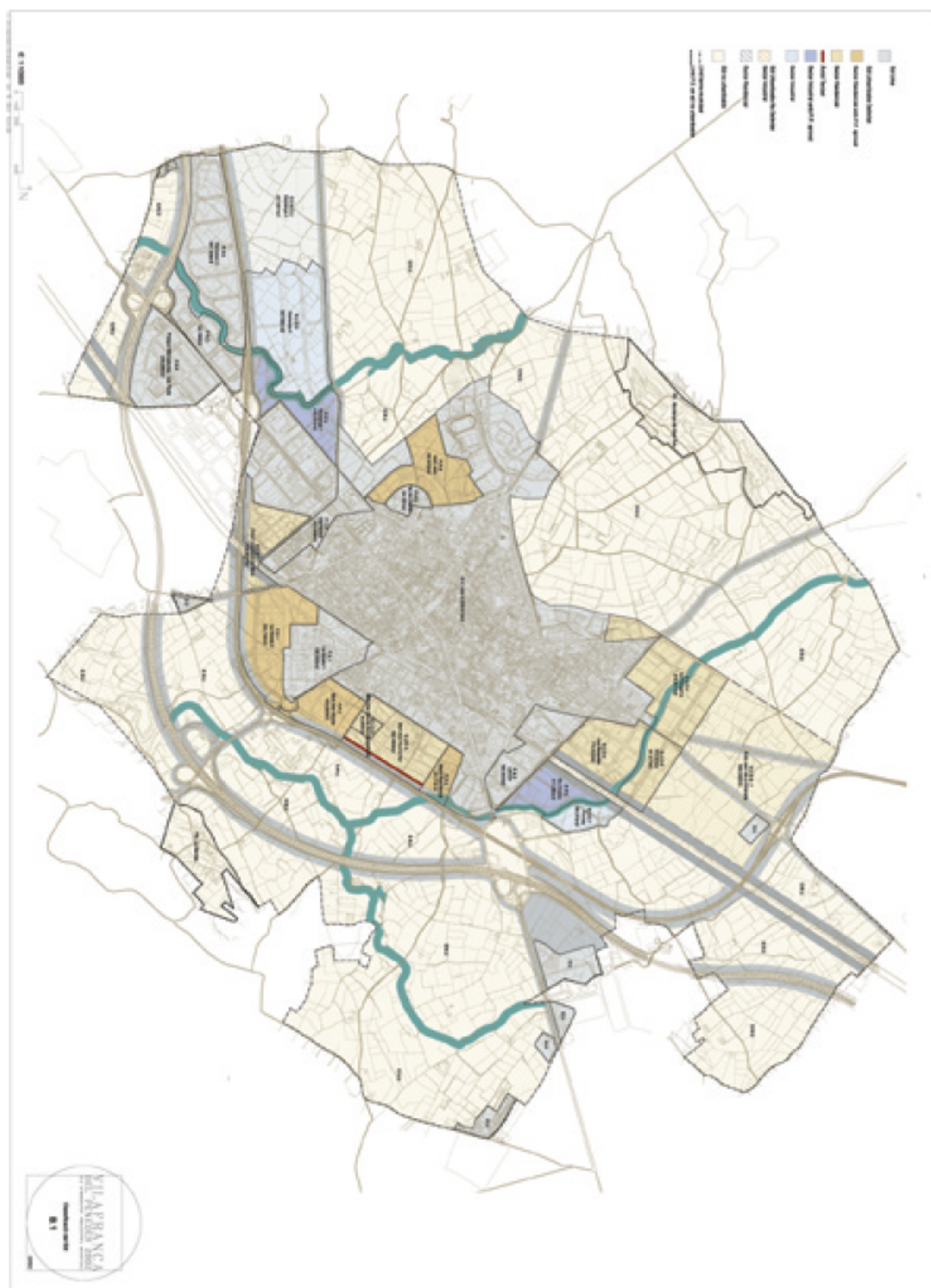
Ordenació del Territori

Ordenació del sòl no urbanitzable (SNU)



L'ordenació del sòl no urbanitzable defineix els elements que estructuraran el sòl rústic: els camins; les diferents zones ecològiques, naturals i agrícoles; i les zones arqueològiques. Per a tots ells es defineixen mesures de protecció i condicions restrictives de transformació.

Classificació del Sòl

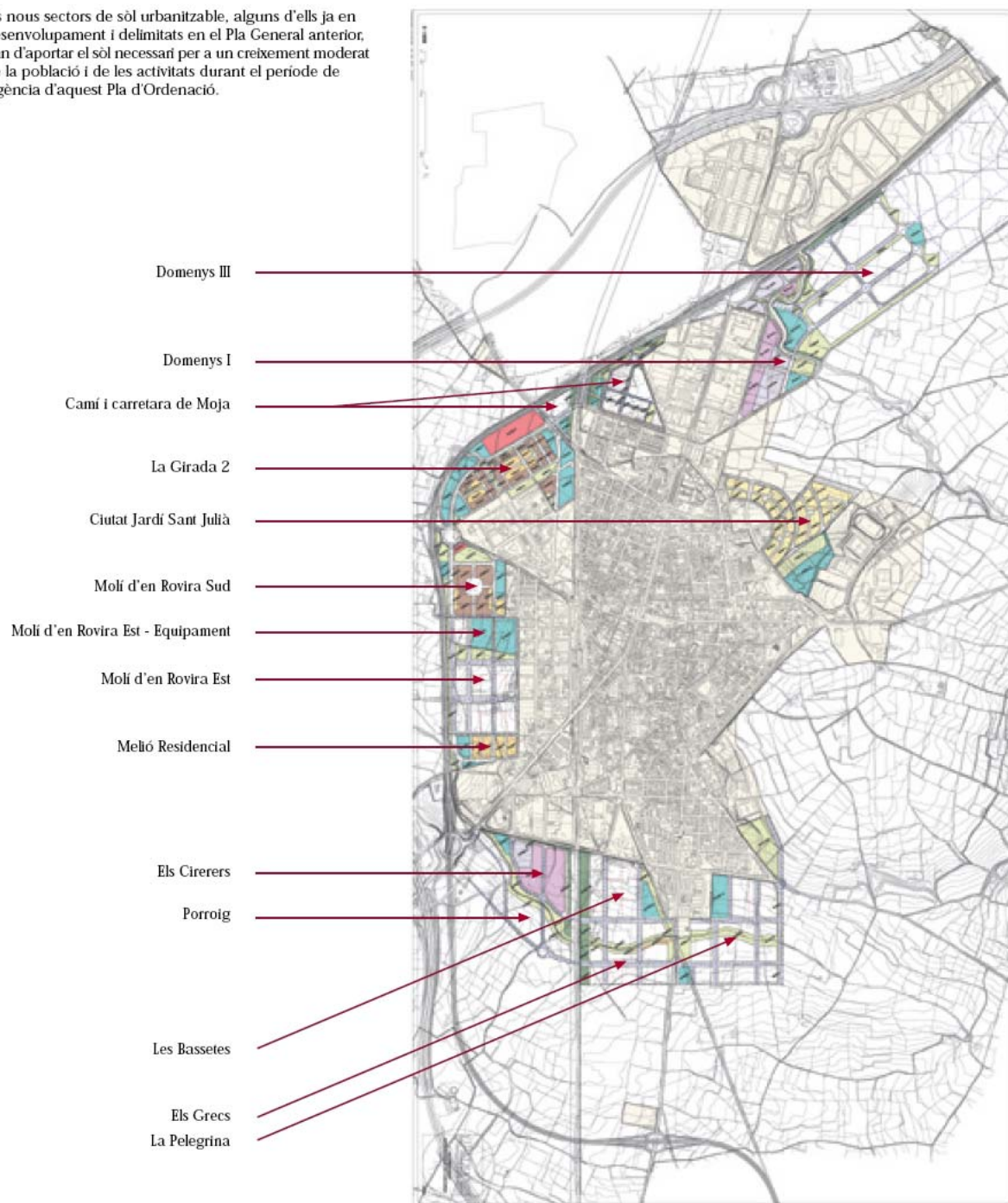


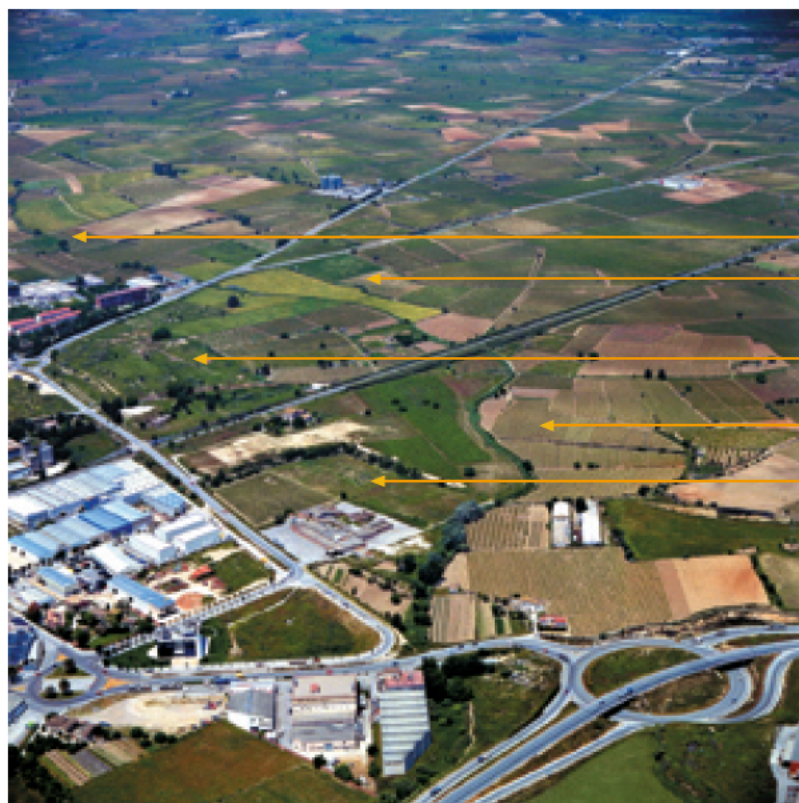
La classificació del sòl assigna la totalitat del territori a una determinada categoria de sòl: urbà, urbanitzable i no urbanitzable.

Sòl urbanitzable

Plans parcials i Sectors delimitats

Els nous sectors de sòl urbanitzable, alguns d'ells ja en desenvolupament i delimitats en el Pla General anterior, han d'aportar el sòl necessari per a un creixement moderat de la població i de les activitats durant el període de vigència d'aquest Pla d'Ordenació.





La Pelegrina

Els Grecs

Les Bassetes

Porroig

Els Cirerers

La Pelegrina

La proposta de nou sòl urbanitzable es concentra en la zona de llevant, al nord-est de la vila. Per a aquesta zona es proposa la modificació de l'antiga reserva de sòl urbanitzable industrial de les Bassetes per a destinar-lo a residencial.

Els nous sectors urbanitzables delimitats de nova creació: els Grecs, la Pelegrina i Porroig, aporten el sòl necessari per assolir creixement residencial, industrial i terciari. El sector industrial els Cirerers, definit en el pla anterior, es manté com a sòl urbanitzable delimitat.





- Melió Residencial
- Molí d'en Rovira Est
- Molí d'en Rovira Est - Equipament
- Molí d'en Rovira Sud

Per garantir el futur creixement de la vila a la zona sud-est, tancant amb usos residencials i terciaris la zona compresa entre la Carretera de Vilanova i la variant de la N-340, es delimiten quatre sectors de sòl urbanitzable delimitat: Molí d'en Rovira Sud, Molí d'en Rovira Est, Melió Residencial i Molí d'en Rovira Est - Equipament.

El sectors Molí d'en Rovira Sud i Melió Residencial, ja delimitats en el pla anterior, han iniciat el seu desenvolupament.

En els altres sectors, l'àmbit dels quals coincideix amb el sector abans denominat Bisbe Estalella, també delimitat pel pla anterior, es preveu un desenvolupament residencial i terciari amb front a la variant.



Per tal de donar continuïtat al teixit urbà residencial existent a la zona sud del nucli urbà, fins a la variant de la N-340, es delimiten dos sectors de sòl urbanitzable: La Girada 2 i Camí i carretera de Moja.

El sector La Girada 2, que ja compta amb planejament aprovat definitivament d'acord amb les determinacions del pla anterior, preveu zones residencials i una zona comercial i terciària amb façana a la variant.

El sector Camí i carretera de Moja constitueix un sector de transició entre la zona edificada de Via Ponent, de caràcter residencial, i la zona industrial de l'avinguda de Tarragona. El sector es planteja com una zona d'activitat mixta, amb usos residencial, industrial compatible amb la residència, comercial i terciari.





El sector Domenys I, que ja té enllestides les obres d'urbanització, dona continuïtat al sector industrial de l'avinguda de Tarragona.



El sector industrial Domenys III dona continuïtat als polígons industrials existents: Domenys I, Domenys II i Estació de Mercaderies. En relació amb el sector del mateix nom delimitat en el pla anterior, s'ha reduït a la meitat el seu àmbit. En aquest sector es preveu indústria vinculada a l'activitat productiva, amb admissió d'usos comercials també vinculats a la producció.



Amb la mateixa delimitació prevista en el pla anterior, el sector Ciutat Jardí Sant Julià completa el desenvolupament residencial unifamiliar previst per a la vila.

L'opinió dels grups municipals

PSC: "El nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal es pronuncia per un creixement moderat i assumible per a la ciutat en els propers anys. És un pla allunyat tant de models immobiliàstics, que a la pràctica suposarien anar enrere, com de models expansionistes, que distorsionarien l'equilibri, la sostenibilitat i el manteniment dels estàndards de qualitat de vida i de prestació de serveis que Vilafranca ha anat guanyant en els anys de vigència de l'anterior Pla General. Alhora el nou Pla vol resituar la ciutat davant del context d'una societat canviant i recollir aquells reptes de futur i aquelles oportunitats històriques que han de reforçar la seva capitalitat per tal que es puguin materialitzar".

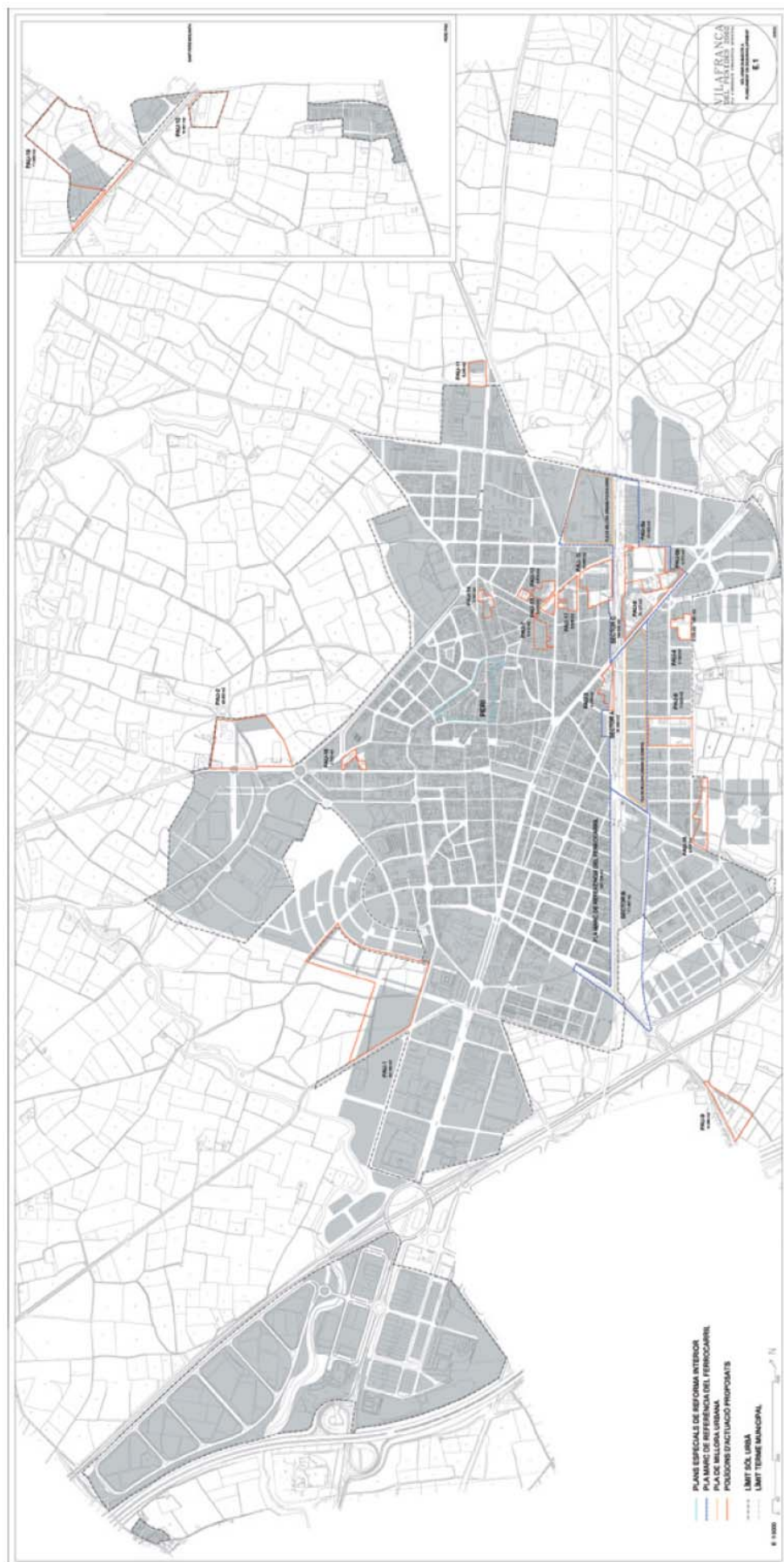
CiU: "El grup municipal de Convergència i Unió, com ja ha manifestat en multitud d'ocasions, s'ha mostrat favorable al nou Pla General d'Ordenació Urbana, però des del començament de la revisió de l'actual PGOU, sempre ha indicat que si no es resol adequadament el soterrament i cobriment total de la via del tren, tant la de l'AVE com la del tren de rodalies, aquest nou Pla General quedarà en paper mullat, ja que el cobriment de les vies és l'assignatura pendent del desenvolupament urbanístic de Vilafranca".

ERC: "La revisió del Pla General era una necessitat expressada per ERC des de l'any 1991 per tal de veure el futur clar a mig termini. El nou pla suposarà un nou pas cap a un creixement sostenible amb la incorporació de mesures aportades per ERC sobre l'amplada de carrers, soterrament de contenidors, energies alternatives en les noves urbanitzacions, etc. La revisió que es planteja, si bé retrata prou bé l'entramat urbanístic de la Vila, acabant pastilles començades tant de sòl residencial com industrial, no entra en un tema que creiem de transcendència com és la modificació d'usos de llocs o edificis públics com el gimnàs Mestre Recasens, el col·legi Sant Josep i Santa Anna, la Farinera o fins i tot Cal Bolet. Cal ser curosos, però si cal posar-se al dia, això vol dir canviar".

PPC: "Després de les aportacions que ha fet el grup municipal junt amb els altres grups i acceptades per l'equip de govern, considerem que és l'hora que els ciutadans afectats o no facin les seves al·legacions pertinents a la revisió que s'està fent del Pla General que hauran de ser estudiades posteriorment. La revisió no ha de ser només de l'Ajuntament sinó del màxim de ciutadans i ciutadanes de Vilafranca perquè en el futur tots puguem gaudir de les millores que en aquest nou pla es preveuen".



Sòl urbà subjecte a pla especial (PE) o Polígon d'actuació urbanística (PAU)



El Pla d'ordenació preveu i delimita Plans de millora urbana i Polígons d'actuació urbanística (PAU) en el sòl urbà no consolidat. Un total de 19 PAU permeten el desenvolupament del sòl urbà no consolidat. Els Plans de millora urbana permeten, entre altres actuacions, completar el teixit urbà, realitzar operacions de rehabilitació, de reforma interior o de transformació d'usos.

ANNEX 4: EL TREN I VILAFRANCA, UNA REALITAT DE FUTUR

EL TREN I VILAFRANCA



UNA REALITAT DE FUTUR



El tren i Vilafranca: una realitat de futur



El pas de la línia d'ample europeu ha fet possible que Vilafranca cobreixi les vies i que pugui transformar tot aquest immens espai en el gran parc urbà de la ciutat. És l'obra més important de la Vilafranca contemporània, tant com l'arribada del tren l'any 1865 o l'eixample de fora de les muralles. La cobertura de les vies, l'ampliació i la millora de l'estació central de rodalies i el Pla especial del carrer del Comerç ja s'han iniciat.

El cobriment de les vies ha estat una gran oportunitat històrica que Vilafranca ha sabut aprofitar. La urbanització d'aquest nou espai es concep com el gran parc urbà de la ciutat, un nou espai públic al bell mig del nucli urbà, i és la solució per a la millora de la mobilitat entre els barris que tradicionalment han estat separats per les vies.

El projecte d'urbanització del cobriment de les vies tracta l'espai com una globalitat, on l'arbrat i la vegetació tenen una presència destacadíssima i converteixen l'espai guanyat sobre les vies del tren en el gran parc urbà de Vilafranca. L'espai tindrà zones de passeig, de joc infantil, d'estacionament, de pràctica esportiva, d'activitat cultural i de lleure, entre d'altres. El projecte recull les conclusions del procés de participació ciutadana sobre els usos del cobriment de les vies en què van participar més de 2.000 persones.

El Pla Especial del carrer del Comerç (zona de l'antic sector del carrer del Comerç i del polígon de Vinòpolis) serà un altre element importantíssim que transformarà l'entorn de l'eix ferroviari. El barri del Molí d'en Rovira s'integrarà urbanísticament com un veritable eixample de la Vilafranca del segle XXI. Serà un desenvolupament urbanístic sostenible i compacte que preservarà els valors paisatgístics, la identitat del municipi i la cohesió social.

La línia d'ample europeu i la millora de la xarxa ferroviària de rodalies obre Vilafranca a noves relacions que faran créixer significativament les nostres possibilitats de desenvolupament econòmic i la nostra qualitat de vida. Amb la millora del servei de rodalies i amb l'estació de trens regionals, Vilafranca estarà situada en un espai estratègic privilegiat que en refermarà la capitalitat i el protagonisme.

Aquesta realitat és present i futur de la Vilafranca del segle XXI.



Plànol any 1889



Plànol any 1980



Plànol any 2006

El tren i el paisatge urbà de Vilafranca

El ferrocarril ha tingut un paper important a l'hora de definir l'estructura urbana de Vilafranca.

Al segle XIX, el ferrocarril determina l'ordenació del sector de l'estació: el pas a l'altra banda de la via amb la formació del carrer del Comerç, per al transport fàcil de mercaderies, i la consolidació de les expectatives urbanístiques per al sector sud-est de la ciutat, que més endavant constituirà el barri del Poble Nou.

Al segle XX, Vilafranca té un creixement demogràfic important i les vies es converteixen en una barrera. Els barris de l'eix de la via tenen dificultats de connexió i Vilafranca creix en altres sectors (Sant Julià, les Clotes, l'Espirall, la Barceloneta Sant Magí).

El soterrament d'una part de les vies no és suficient.

Amb el desenvolupament del barri de la Girada, l'obstacle de la via es fa més gran i evident.

Al segle XXI, el cobriment de les vies unirà dos sectors de Vilafranca que històricament han estat dividits i es convertirà en una ciutat compacta i equilibrada.



imatges: Estampes de sant Fèlix. Anys 1864 i 1876

imatge: Col·lecció Jordi Mir



Una vila presidida per l'església de Santa Maria i el pas del tren



Segle XIX: L'arribada del tren i el creixement de Vilafranca

Vilafranca experimenta durant el segle XIX un clar procés d'expansió urbanística que es basa en la consolidació dels antics camins medievals com a carrers de raval, així com en l'aparició de noves expectatives urbanístiques per a la vila amb les carreteres Barcelona-València, Igualada-Sitges i la de Sant Martí.

Alhora, s'estableixen importants serveis públics: el 1857 es comença a construir el telègraf elèctric que uneix Vilafranca amb Barcelona; l'enllumenat públic amb gas s'instal·la el 1866; es construeixen els serveis públics d'aigües, i el 1861 s'urbanitzen els carrers i s'hi construeixen les voreres.

En aquest context de transformació i expansió urbanes, l'arribada del ferrocarril a la vila dona

una veritable empenta al creixement de Vilafranca: és el 15 d'abril de 1865.

imatge: Col·lecció Família Quer Guarro



Passeig Rafael Soler. Nevada de l'any 1962

Guardaagulles a les primeres dècades del s. XX



El juny de l'any 1982 s'inicien les obres de condicionament de la doble via



Segle XX: La via, una barrera

Tot i els indiscutibles avantatges que ha representat la incorporació del ferrocarril al teixit urbà i, de retruc, al tarannà social i econòmic de la vila, també és innegable que suposa un destacat inconvenient per a l'expansió de la ciutat.

Amb l'arribada de la democràcia, es produeix un nou període de transformacions urbanístiques i molt especialment pel que fa a la infraestructura ferroviària: es dona pas a una segona via de ferrocarril i s'aconsegueix l'enfonsament de la línia ferroviària, actuació que va acompanyada de la construcció de diversos ponts.



Obres de cobriment de les vies

Nou pont de Moja



Nou pont del c/ General Cortijo



Neix la Vilafranca del segle XXI

El cobriment de les vies una realitat de futur.

El cobriment de les vies serà la transformació més important que mai hagi experimentat Vilafranca. Despareixerà la muralla física de l'eix ferroviari i la ciutat gaudirà d'una mobilitat interna sense obstacles.

Els barris de l'eix de la via creixeran en equipaments (estació d'autobusos, Arxiu Històric Comarcal, nous jutjats, llar d'infants El Parquet, Centre Sociosanitari Ricard Fortuny, nova escola Dolors Piera, nou institut Marta Mata, ...), **s'impulsarà la conversió de zones industrials en residencials** (Cinzano, Cal Berger, Pinsos CIA), amb nous equipaments i espais verds, reforçats pel pla especial per al carrer del Comerç.

El cobriment de les vies farà que Vilafranca disposi d'un nou gran espai públic, amb una gran potencialitat d'usos, de serveis, d'equipaments i de generació d'activitat ciutadana a tots els àmbits.

El cobriment de les vies impulsa i ajuda a desenvolupar una Vilafranca més activa, amb més possibilitats de progrés, on s'hi pugui viure-hi bé, amb un futur millor.





imatge: Adolf Lara



imatges: Col·lecció Jordi Mir



Segle XIX: El tren com a eix de comunicació i de transport comercial

Conjuntament amb la carretera de l'Ordal, iniciada l'any 1762 i que va arribar a Vilafranca el 1802, la inauguració del ferrocarril de Martorell a Tarragona, el 1865, constitueixen els dos eixos de comunicació més importants que vertebraven la comarca durant el segle XIX.

El pas del tren per la vila significava la unió de Vilafranca amb els ports de Barcelona i de Tarragona i assegurava el transport dels productes vinícoles. D'aquesta manera s'articulava un nou eix urbà a la ciutat, el carrer del Comerç, i l'entorn de l'estació de ferrocarril esdevenia un nucli d'atracció econòmica.



imatge: Col·lecció Jordi Mir



imatges: L. Roisin

L'edifici de l'estació

Inaugurada el 1911, l'estació de Vilafranca té les dues façanes principals simètriques segons eixos verticals. Són dues façanes tractades unitàriament que aporten un doble significat a la vila. Un, el d'organitzador d'un espai públic important com és la plaça de l'Estació. I l'altre, el de ser la imatge representativa de Vilafranca quan s'hi accedeix per ferrocarril.





Vilafranca aprofitarà el pas de la nova línia d'alta velocitat per **millorar les comunicacions** amb les ciutats de l'entorn com Barcelona i Tarragona i per afavorir el transport públic.

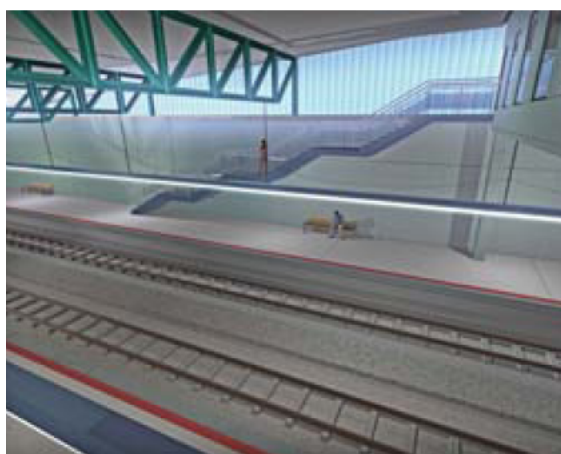
L'estació de trens regionals és possible gràcies al pas de l'AVE. Aquesta estació donarà servei a tota la comarca i fins i tot a les comarques veïnes i **millorarà el transport públic i les comunicacions amb les principals ciutats catalanes** (Lleida, Tarragona, Barcelona, Girona, Figueres...).

Una estació de trens regionals suposarà, per a Vilafranca i el seu entorn, **un canvi profund en l'àmbit de comunicacions** tant pel que fa a la freqüència de combois com a l'estalvi de temps per a milers de viatgers que diàriament utilitzen el transport ferroviari.

El Pla director de l'Alt Penedès i el Pla d'infraestructures Ferroviàries de la Generalitat de Catalunya preveuen l'estació de trens regionals i una tercera estació de rodalies al polígon de Mercaderies.

La Generalitat de Catalunya preveu que al 2010 hi hagi una estació de trens regionals a Vilafranca i la connexió ferroviària Vilafranca-Vilanova per més endavant.

VILAFRANCA PUJA AL TREN DEL PROGRÉS



Una estació de rodalies millor

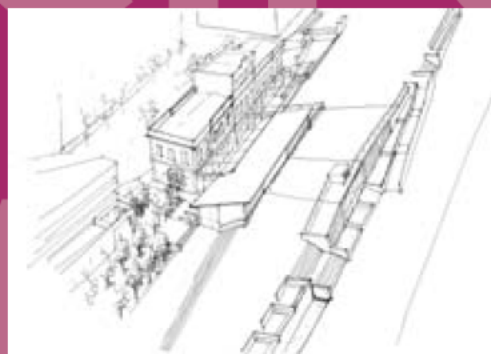
En el marc del soterrament i del cobriment de les vies, **s'amplia i es millora l'actual estació de rodalies** de RENFE.

Es mantindrà l'edifici actual, que està catalogat d'interès arquitectònic, i es millorarà amb **una estació més moderna i integrada**, amb la plaça que quedarà entre l'estació i el carrer del Comerç.

S'ampliarà el vestíbul de l'estació amb una marquesina que s'estendrà per sobre de les vies soterrades.

S'eliminaran les barreres arquitectòniques actuals de l'accés a l'estació, sobretot les escales d'accés al vestíbul, i se n'arranjarà l'interior.

Es preveu la construcció d'escaleres automàtiques, convencionals i ascensors per accedir a les vies que quedaran per sota de l'estació i que seran visibles des del vestíbul ampliat mitjançant vidrieres.



VILAFRANCA PARTICIPA



Consulta ciutadana sobre els usos de l'espai generat pel cobriment de la via

Resultats del *Quadern per al debat ciutadà* que l'Ajuntament de Vilafranca va distribuir a través d'un Pla de dinamització i difusió amb diferents canals a principis de l'any 2006.

Més enllà de la formulació de propostes sobre els usos, aquesta eina perseguia informar i convidar les persones, famílies i col·lectius a reflexionar i generar un debat entorn de les implicacions del cobriment de la via i les potencialitats dels possibles futurs usos, i alhora oferir informació sobre el cobriment.

L'Ajuntament de Vilafranca, per a l'elaboració del *Quadern per al debat*, va comptar amb la col·laboració del postgrau de participació i desenvolupament local de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i l'Organisme

Autònom Flor de Maig de la Diputació de Barcelona.

Volem agrair l'esforç fet a totes les persones que de manera desinteressada han aportat un gra de sorra amb les seves idees i suggeriments.

Moltes gràcies!

Algunes dades del sector	
Superfície total del sector:	84.847 m2
Espais lliures:	20.171 m2
Equipaments:	2.098 m2
Edificabilitat total:	138.597 m2
Edificabilitat no residencial:	33.193 m2
Edificabilitat residencial:	99.578 m2
Edificabilitat habitatge lliure:	69.704 m2
Edificabilitat habitatge de protecció general:	19.916 m2
Edificabilitat habitatge de protecció concertat:	9.958 m2
Distribució del sistema d'espais lliures i equipaments:	
<ul style="list-style-type: none"> • Nou passeig arbrat a la façana del carrer comerç • Plaça pública d'uns 4.000 m2 entre els carrers Dr. Jané i Miquel Torres. Aquesta plaça es definirà amb un procés de participació ciutadana. • Nou equipament que pot arribar als 2.886 m2 i que inclou algun dels magatzems històrics 	

EL PLA ESPECIAL DEL CARRER DEL COMERÇ

Edifici dels magatzems Cortina i Companyia, construïts el 1895

imatge: Adolf Lara



Pla especial del carrer del Comerç: del segle XIX al segle XXI

El Pla d'ordenació urbanística municipal (POUM), aprovat definitivament el dia 11 de juny de 2003, delimita un sector subjecte a **Pla de millora urbana denominat "Carrer del Comerç"**, que abasta les illes compreses entre l'avinguda de Barcelona, la carretera de Vilanova, l'amplada del carrer del Comerç i l'eix del carrer Sarriera, així com dues illes més.

Aquest sector que té unes característiques especials, diferents a la resta de Vilafranca, ja que el 65,5% del sòl correspon a sòl industrial. Es tracta d'un model de ciutat heretat del segle XIX, quan el ferrocarril va arribar a Vilafranca.

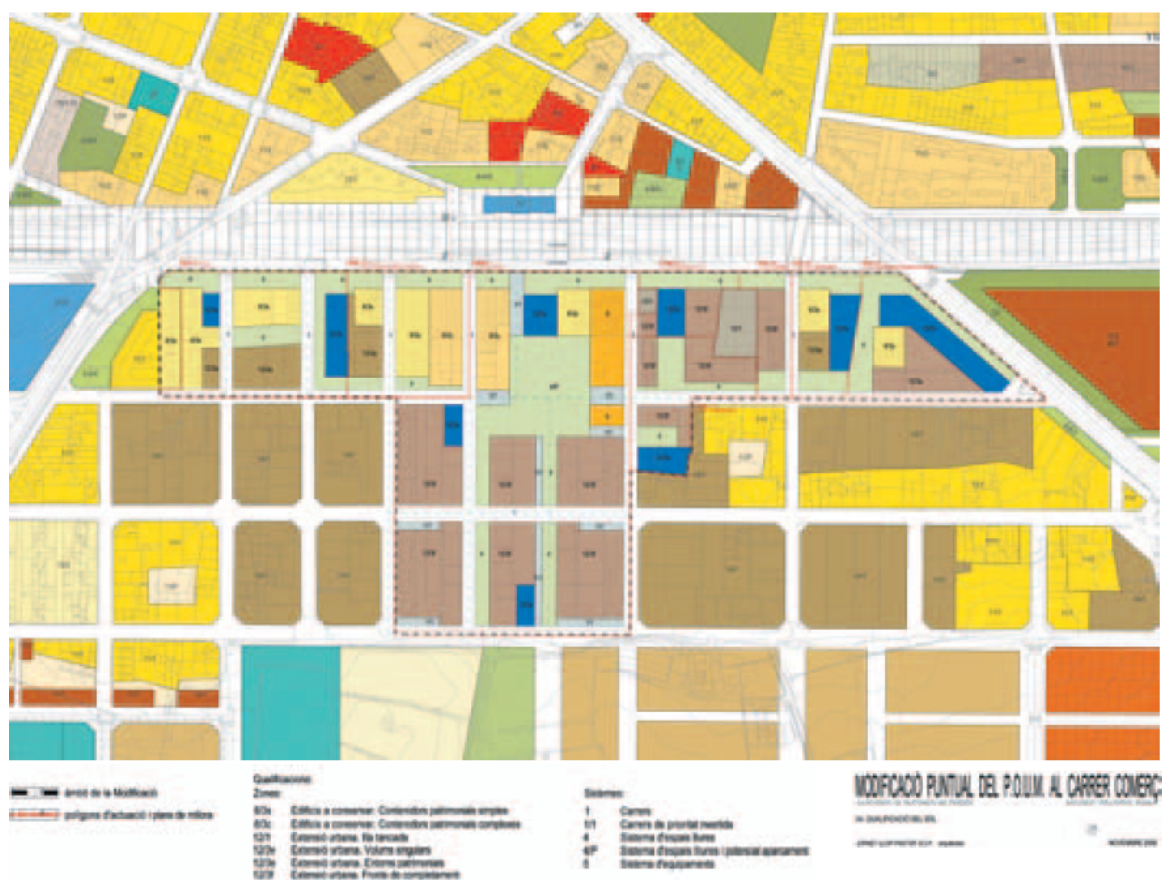
El POUM aprovat l'any 2003 ja contemplava que s'havia de transformar aquest sector, però

no s'especificava com. Per això es fa aquest Pla especial del carrer del Comerç.

L'equip extern Jornet-Llop-Pastor, SCP ha redactat la proposta de la modificació puntual del POUM.

El Pla especial del carrer del Comerç estableix una regulació urbanística coherent i integral d'aquesta zona de gairebé **85.000 m²**, **conformada fonamentalment per l'antic sector del carrer del Comerç i pel polígon de Vinòpolis**, sota els imperatius del desenvolupament urbanístic sostenible, i de la necessitat de **preservar els valors paisatgístics, la identitat del municipi i la cohesió social**. Es confirma així l'estratègia municipal d'apostar per un **creixement compacte** a l'entorn del nucli urbà existent.

EL PLA ESPECIAL DEL CARRER DEL COMERÇ



Pla especial del carrer del Comerç: característiques

El Pla especial **conserva la façana dels edificis de valor patrimonial situats al carrer del Comerç, dedicats antigament o actualment al sector del vi**. La façana d'aquests edificis defineix la història econòmica del segle XIX i bona part del segle XX de Vilafranca.

L'àmbit es destina principalment a l'ús d'habitatge, encara que **una quarta part del sostre edificable s'ha de dedicar a usos comercials o terciaris**, per garantir així la diversitat funcional d'usos.

Amb relació al sostre edificable d'ús residencial, **el 20% es destina a habitatge de protecció pública de règim general, i el 10% a habitatge també protegit de preu concertat**, en la línia d'afavorir el dret d'accés a un habitatge assequible i de qualitat.

Paràmetres d'ecoeficiència urbanística, tant pel que fa a l'ús i a l'estalvi d'aigua i energia com a la forma dels edificis, entre altres elements.

Es permet una transformació urbanística diferenciada de manera que **no tots els àmbits de gestió urbanística integrada s'hauran de desenvolupar simultàniament i serà possible mantenir dels usos actuals que no siguin incompatibles amb la nova ordenació**.

La modificació puntual del POUM del carrer del Comerç preveu que un 54% de la totalitat de les edificacions no supera la planta baixa i les tres plantes pis d'alçada.

El gran parc de Vilafranca



L'espai que es guanyarà amb el cobriment de les vies representarà el **naixement del gran parc urbà de Vilafranca**, de gairebé 1'5 km de llargada, on l'arbrat i les plantes arbustives seran els protagonistes.

El cobriment i posterior urbanització de l'eix de les vies del tren és el **projecte més ambiciós de la Vilafranca contemporània** amb un total de 87.000 m²:

40.000 m² corresponen al nou espai obtingut sobre les vies
47.000 m² a l'espai reunificat al seu entorn.

El cost del soterrament i del cobriment és un esforç de les administracions de l'Estat espanyol, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Vilafranca:

• Ministeri de Foment:	60.000.000,00 €
• Generalitat de Catalunya:	8.000.000,00 €
• Ajuntament de Vilafranca:	
Redacció de projecte i control de les obres:	1.500.000,00 €
Obres de cobertura	22.014.222,70 €

Amb el cobriment de les vies, Vilafranca serà una ciutat millor, més ben comunicada, més cohesionada, amb una nova connectivitat urbana entre barris fins ara separats pel tren.

El parc tindrà un aspecte molt colorista, diversificat, amb camins, arbustos, gespes i un passeig arbrat.

El parc es dividirà en dues franges paral·leles, una amb arbres, sota els quals discorrerà un passeig, i l'altra amb arbustos i gespes que es podrà recorre amb petits camins. Hi haurà un **arbrat més frondós** cap a la zona edificada i arbres d'escala menor cap al costat del parc. Entre la zona de passeig i la zona de parc, un banc longitudinal que potenciarà el passeig i donarà ombra de gran qualitat.

Serà un **parc molt colorista diversificat i atractiu**, amb una gran valor didàctic. El parc situat en paral·lel al passeig tindrà espècies vegetals arbustives diverses que recolliran el caràcter mediambiental del Penedès i algunes escenes de microclima mediterrani amb abundància d'arbustos d'olor i floració impactant.

El parc tindrà camins, **vies interiors i un carril bicicleta** pel passeig.

Serà un parc basat en l'arbrat i la vegetació arbustiva i farà que Vilafranca tingui un nou espai verd que contribueixi al desenvolupament mediambiental de la ciutat. El passeig sota l'**arbrat unirà la ciutat dividida pel pas del tren**.

Hi **haurà dos escenaris**, una mena de petit teatre de fusta amb una capacitat per a unes mil persones i l'altre molt més petit sota una pèrgola, **espais esportius i de jocs infantils**.

El **mobiliari urbà tindrà un disseny** que donarà protagonisme a l'element vegetal.

Un **gran aparcament de vehicles** se situarà al llarg del passeig lateral del parc.





ANNEX 5: ARTICLES BUTLLETI "VILAFRANCA EN MARXA"

UNA
CIUTAT
AMB MÉS
SERVEIS

L'Estació Enològica estrenarà edifici a l'Àgora

Vilafranca es reforça com a capital de la vinya, el vi i el cava, elements característics, de futur i motor de l'economia.

L'Estació Enològica de l'INCAVI es traslladarà al Centre de Recerca del Parc Àgora, al polígon industrial Domenys II, consolidant-se com el parc agroindustrial i vitivinícola del Penedès.

El Centre de Recerca i Referència donarà cabuda a l'Institut Català de la Vinya i el Vi, amb la seva Estació Enològica, i a l'oficina comarcal del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya. El centre oferirà diferents serveis de recerca i desenvolupament en viticultura i en enologia, i serà un centre de referència on podran ser consultats molts documents de legislació europea sobre temes agroalimentaris. A més, oferirà serveis d'anàlisi al públic, servei a les denominacions d'origen, cursos de formació i assessorament i experimentació per reestructurar la vinya, reducció de costos... Un centre que posa l'èmfasi en la recerca i el desenvolupament, fent del Parc Àgora un parc dedicat a la investigació. S'espera que durant l'any 2006 es pugui inaugurar la nova Estació Enològica.



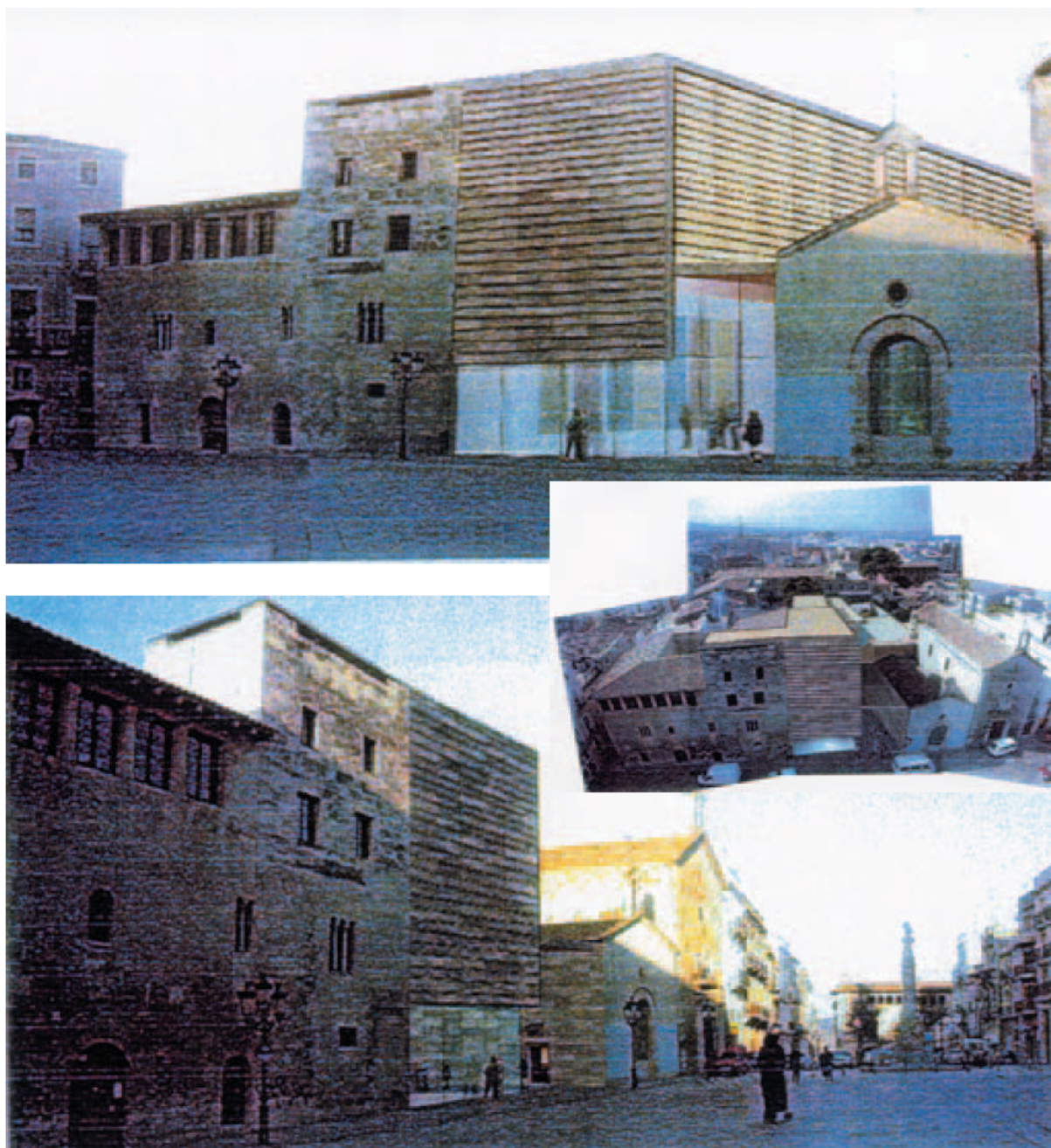
UNA
CIUTAT
AMB MÉS
SERVEIS

El nou Museu de Vilafranca-Museu del Vi

L'Ajuntament de Vilafranca aposta pel Museu de Vilafranca-Museu del Vi per tal de consolidar-lo com el gran centre cultural de Catalunya de la cultura de la vinya i del vi.

D'acord amb el projecte museològic es milloraran les instal·lacions actuals del Museu i s'ampliarà la superfície que ocupa. Així mateix, es dotarà de noves exposicions permanents, de sales de reserva de col·leccions i de nous espais pedagògics, de recerca i administratius. A més del centre per a la interpretació i la recerca del patrimoni del Penedès que sempre ha estat el Museu de Vilafranca, amb el nou projecte esdevindrà el gran centre cultural de Catalunya de la cultura de la vinya i del vi.

Amb les noves mesures, el museu vilafranquí s'integrarà a la xarxa de museus de la ciència i de la tècnica de Catalunya.

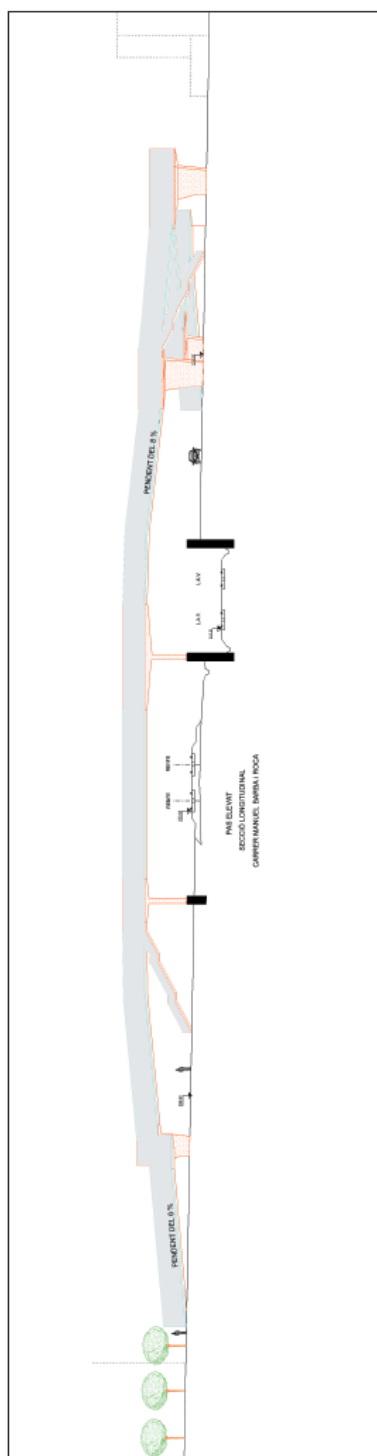


UNA CIUTAT
HOMOGÈNIA
I BEN
COMUNICADA

Una nova passera al carrer de Barba i Roca

Les obres de l'AVE permeten millorar la connectivitat entre diferents àrees de Vilafranca prioritzant la seguretat dels vianants.

Aquesta nova passera es convertirà en un element arquitectònic que definirà un nou espai urbà a Vilafranca. La passera de vianants del carrer Barba i Roca estarà formada per unes plaques de formigó prefabricat de diferents llargàries, segons la llum a salvar i amb una amplada suficient per al doble pas de vianants, i estaran recolzades sobre pilars rodons de formigó.

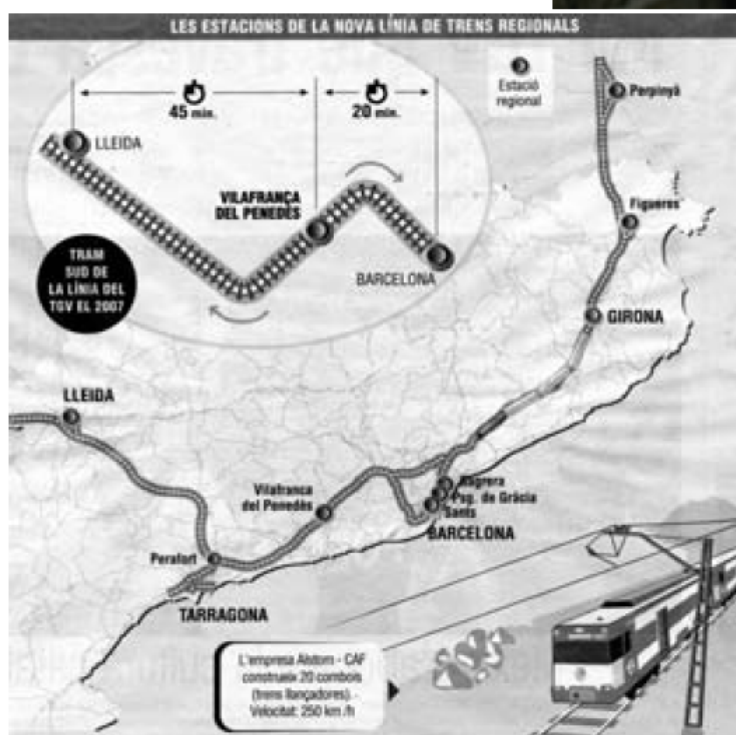


UNA CIUTAT
HOMOGENIA
I BEN
COMUNICADA

Estació de trens regionals

L'estació de trens regionals ha de revolucionar positivament la comunicació de Vilafranca i de la comarca de l'Alt Penedès amb la resta del país.

Una estació de trens regionals suposarà per a Vilafranca i el seu entorn un canvi profund a nivell de comunicacions tant a nivell de freqüència de combois com d'estalvi de temps per a milers de viatgers que diàriament utilitzen el transport ferroviari. A més, Vilafranca veurà reforçada la seva capitalitat ja que exerciria com a pol d'atracció de viatgers de comarques veïnes com el Garraf, el Baix Penedès, l'Anoia i fins i tot part del Baix Llobregat. Per la línia del TGV, circularan molts trens que no seran d'alta velocitat. D'aquesta manera Vilafranca formarà part de l'eix de trens regionals que unirà Barcelona i la resta de capitals catalanes.



Gràfic publicat al diari EL PUNT, el 29 de novembre de 2004

El Pla de Transport de Viatgers 2008-2012 preveu l'aturada de trens regionals a Vilafranca

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC) preveu que abans de l'any 2012 els trens regionals que utilitzin la línia d'alta velocitat entre Tarragona i Barcelona parin a Vilafranca. El Pla, elaborat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, anuncia la creació de nous serveis regionals d'altres prestacions aprofitant la infraestructura de la nova línia d'alta velocitat, amb la connexió dels principals nodes del territori amb serveis de tren directe o semidirecte amb velocitat comercial alta, de fins a 220 km/h, i freqüències de pas d'un servei cada hora com a mínim. Així, es crearan 5 línies de tren d'altres prestacions per enllaçar Figueres, Girona, Barcelona, Vilafranca, Tarragona, l'Aldea i Lleida. Aquests nous serveis en alta velocitat permetran reduir més de la meitat el temps del trajecte, el que significa que es podria anar des de Vilafranca a Barcelona i de Vilafranca a Tarragona, amb 20 minuts.

Pel que fa el servei ferroviari de Rodalies Barcelona, el Pla recull la necessitat de reestructurar els serveis per millorar-ne l'eficiència. Així, de cara al 2012 es preveu que l'actual línia C4 passi a denominar-se R2. Línia de l'interior, i faci el trajecte Sant Vicenç de Calders-Vilafranca-Barcelona-Sant Celoni-Mañanet. Igualment, s'incrementarà el nombre de freqüències d'acord amb la demanda i es doblarà la capacitat de les expedicions, perquè el 100% dels trens que hi

circulin en hora punta comptin amb el doble d'oferta de seients, enfront del 66% actual, mitjançant la incorporació de nous combois i material mòbil.

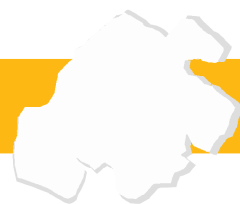
Finalment, el Pla preveu crear noves connexions directes per carretera entre Vilafranca i Barcelona i reforçar les ja existents, garantint una freqüència mínima d'un autobús cada 30 minuts a les hores punta. També es preveu reforçar les connexions semidirectes entre Igualada i Vilafranca.

L'alcalde de Vilafranca ha qualificat de "notícia excel·lent" el fet que la Generalitat hagi situat un punt d'aturada dels trens regionals a la ciutat. Per a l'alcalde vilafranquí, la línia d'ample europeu ha de servir per "unir territoris i afavorir la mobilitat de les persones, en aquest cas la gent del Penedès. El treball dels darrers anys del govern municipal per convèncer les administracions competents d'aquesta necessitat està donant els seus resultats i Vilafranca ja està en el mapa dels plans de futur per a les infraestructures ferroviàries". Des de la Generalitat de Catalunya, el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, ha assegurat que la proposta és ferma per diversos motius: per com s'han fet les obres de la línia d'alta velocitat a Vilafranca, perquè s'inclou al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya i perquè es preveu també que s'inclouï la línia de tren orbital projectada.



2008 abril

ANNEX 6: NOTÍCIES RELACIONADES



Notícies

14/02/2008

[Imprimir](#) [Enviar](#)**El conseller Nadal confirma que Vilafranca tindrà estació de trens regionals**

El conseller amb l'alcalde durant l'acte de signatura del conveni

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques ha dit avui a Vilafranca que la Generalitat té prevista la posada en funcionament de l'estació de trens regionals en el període 2008-2012.

Joaquim Nadal ha estat a Vilafranca per signar el conveni de desenvolupament del Projecte d'Intervenció Integral en el barri de l'Espirall. Nadal ha fet unes declaracions sobre la futura estació de trens regionals de Vilafranca del Penedès i ha confirmat que la Generalitat preveu que aquesta infraestructura estigui construïda abans de l'any 2012. Nadal no ha pogut concretar una data d'inici de les obres, però ha assegurat que la proposta és ferma per com s'han fet les obres de la línia d'alta velocitat, perquè s'inclou al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya i perquè es preveu també que s'inclouï a la línia de tren orbital projectada. Finalment, ha assenyalat que "les coses estan més a punt que mai i per primer cop totes les administracions estan d'acord en fer-la".

Notícies

09/10/2007

[Imprimir](#) [Enviar](#)

L'equip de govern presenta la proposta d'estació intermodal del Penedès



Roda de premsa

Es valora que el pas de l'AVE per Vilafranca, a banda de possibilitar el soterrament i cobriment de les vies, permetrà que les vies d'aquesta infraestructura puguin ser utilitzades per altres tipus de trens com els regionals.

L'equip de govern ha presentat aquest matí un estudi sobre la implantació d'una estació intermodal al municipi. La presentació ha anat a càrrec de l'alcalde de Vilafranca Marcel Esteve, del regidor d'Urbanisme Francisco Romero. Les explicacions tècniques han anat a càrrec de l'arquitecta Maria Buhigas i de l'enginyer Jordi Fuster, de l'agència Barcelona Regional a qui l'Ajuntament ha encarregat l'estudi. Els representants municipals han explicat que el pas de l'AVE per Vilafranca, a banda de possibilitar el soterrament i cobriment de les vies, permetrà que les vies d'aquesta infraestructura puguin ser utilitzades per altres tipus de trens com els regionals, que amb l'aplicació del nou Estatut passaran a ser competència de la Generalitat. El govern municipal de Vilafranca ha plantejat des de fa alguns anys la necessitat que Vilafranca com a centre neuràlgic del Penedès i d'una zona d'influència que se situa entre les àrees metropolitanes de Barcelona i de Tarragona ha d'aprofitar-se d'aquesta situació privilegiada i de la infraestructura de la línia d'alta velocitat per assolir una estació de trens regionals o estació intermodal. De fet, la construcció d'un PAET (punt d'apartador i estacionament de trens) a la zona de la base de manteniment de l'AVE i el pendent del terreny fa que la ubicació en aquella zona sigui la idònia. Aquest fet, sumat a la propera construcció de la variant de la carretera C-15, converteixen aquell punt en idoni per afavorir la intermodalitat (vehicle privat, transport públic, transport ferroviari i rodalies). La proposta de la nova estació intermodal, elaborada per Barcelona Regional, fa una previsió adequada d'equipaments, accessos i aparcament. Des de l'equip de govern es destaca que la ubicació de l'estació intermodal a Vilafranca està dibuixada tant el Pla Director de l'Alt Penedès com el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, elaborat per la Generalitat, i que ara es tracta de fer-la realitat al més aviat possible. L'estudi de Barcelona Regional ja ha estat presentat a tots els grups municipals del consistori i properament l'equip de govern també el presentarà als responsables de l'ADIF i de la Generalitat. Oportunitat única La configuració de la xarxa d'alta velocitat a Catalunya està pensada per a tres funcionalitats diferents: atendre els viatgers d'alta velocitat, generar una nova xarxa de Regionals d'altres prestacions i el transport de mercaderies en el tram Barcelona Frontera Francesa. Aquests serveis de Regionals han de potenciar les comunicacions entre Lleida i Figueres, i fins i tot entre Saragossa i Perpinyà. És en aquest format de Regionals d'altres prestacions on Vilafranca pot i ha de jugar el seu paper. La seva posició és de frontissa en front del nucli central de la Regió Metropolitana vers el potencial industrial de Tarragona, junt amb els respectius ports i aeroports. La infraestructura de la base de muntatge de la nova línia de ferrocarrils d'alta velocitat, al nord-est del municipi, és una oportunitat única que possibilita la ubicació d'una estació intermodal. La posició de l'estació a la base de muntatge (a 1,7 km), fa necessària la creació d'un nou baixador de Rodalies en aquest punt, sinó l'intercanvi i l'efecte xarxa desapareixerien. Aquest nou baixador tindria unes característiques complementàries de l'estació actual de manera que els usuaris escollirien l'estació central o el baixador en funció de les seves necessitats. Aquesta nova estació associada als Regionals d'altres prestacions pot donar un salt quantitatiu molt important. El node que crearà la xarxa de Rodalies es potenciarà i ampliarà amb el nou punt de parada dins la xarxa del TAV i els temps d'accés als nuclis de centralitat de Catalunya es deduiran de forma molt significativa.

Notícies

08/02/2008

[Imprimir](#) [Enviar](#)

El Pla de Transport de Viatgers 2008-2012 preveu l'aturada de trens regionals a Vilafranca



Proposta del pla de transports que fa la Generalitat

L'alcalde entén que el Pla, que ara és a informació pública, és una "notícia excel·lent per a Vilafranca" i que cal continuar treballant perquè sigui una realitat al més aviat possible.

El Pla de Transports de Viatgers (PTVC) presenta un conjunt de propostes tenint en compte el desenvolupament d'infraestructures durant el seu període de vigència, així com els traspassos de competències per a la gestió dels serveis de Rodalies i Regionals. En transport ferroviari i en allò que afecta Vilafranca, el PTVC preveu la creació de nous serveis regionals d'altres prestacions sobre la nova línia d'alta velocitat. Així, aprofitant la infraestructura de la nova línia d'alta velocitat, es connectaran els principals nodes del territori amb serveis de tren directe o semidirecte amb velocitat comercial alta, de fins a 220 km/h, i freqüències de pas d'un servei cada hora com a mínim. Així, es crearan 5 línies de tren d'altres prestacions per enllaçar Figueras, Girona, Barcelona, Vilafranca, Tarragona, L'Aldea i Lleida. Aquests nous serveis en alta velocitat permetran reduir més de la meitat el temps del trajecte. Així es podria anar des de Vilafranca a Barcelona i de Vilafranca a Tarragona, amb 20 minuts. L'alcalde de Vilafranca ha valorat davant dels mitjans de comunicació el fet que la Generalitat hagi situat un punt d'aturada dels trens regionals a la ciutat qualificant-ho com a "notícia excel·lent". Marcel Esteve ha dit que la voluntat de la Generalitat "no fa més que refermar l'aposta que des de fa anys estem fent d'aprofitar el pas de la línia d'alta velocitat per millorar i incrementar el transport públic a l'abast dels ciutadans i les ciutadanes de Vilafranca i del Penedès". Per l'alcalde vilafranquí, la línia d'ample europeu ha de servir per "unir territoris i afavorir la mobilitat de les persones, en aquest cas la gent del Penedès. El treball dels darrers anys del govern municipal per convèncer les administracions competents d'aquesta necessitat està donant els seus resultats i Vilafranca ja està en el mapa dels plans de futur per a les infraestructures ferroviàries". L'alcalde s'ha compromès a continuar treballant de valent i fent un seguiment acurat per tal que la nova estació de trens regionals que preveu el PTVC a Vilafranca sigui una realitat al més aviat possible en benefici de la ciutadania de Vilafranca i del Penedès. Pel que fa al servei ferroviari de Rodalies Barcelona, el Pla recull la necessitat de reestructurar els serveis de Rodalies per millorar-ne l'eficiència. Així, de cara al 2012 es preveu que l'actual línia C4 passi a denominar-se R2. Línia de l'interior, i faci el trajecte Sant Vicenç de Calders-Vilafranca-Barcelona-Sant Celoni-Mañanet. La implantació d'aquest esquema de serveis ve condicionada a la finalització d'infraestructures associades a la xarxa d'alta velocitat o d'altres actuacions infraestructurals incloses en l'horitzó del Pla. Igualment, s'incrementarà el nombre de freqüències d'acord amb la demanda i es doblarà la capacitat de les expedicions, perquè el 100% dels trens que hi circulin en hora punta comptin amb el doble d'oferta de seients, enfront del 66% actual, mitjançant la incorporació de nous combois i material mòbil. Finalment, i pel que fa al transport per carretera, el Pla preveu crear noves connexions directes Vilafranca-Barcelona i reforçar les ja existents, garantint una freqüència mínima d'un autobús cada 30 minuts a les hores punta. També es preveu reforçar les connexions semidirectes entre Igualada i Vilafranca.

Notícies

04/03/2008

[Imprimir](#) [Enviar](#)

El govern municipal diu que el suport de Macias, perquè l'estació de trens regionals sigui al Centre arriba massa tard

El portaveu del govern municipal diu que quan Pere Macias era conseller de PTOP i CIU donava suport al PP a Madrid, no va recolzar la proposta de l'Ajuntament de Vilafranca.

El portaveu de l'equip de govern de l'Ajuntament de Vilafranca, Francisco Romero, ha sortit al pas de les declaracions que va efectuar aquest dissabte a Vilafranca en campanya electoral el número dos de la candidatura de CiU per Barcelona a les properes Eleccions Generals, Pere Macias. En aquestes declaracions, Macias assegurava que CiU defensaria que l'estació de trens regionals se situés al centre de la Vila i que aquesta seria una de les "batalles" del seu partit a Madrid. Francisco Romero ha afirmat que "és una llàstima que l'entusiasme amb que ara Pere Macias pensa defensar que l'estació de trens regionals es faci al centre no el vagi mostrar fa set o vuit anys quan era conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, que era quan l'Ajuntament, de forma unànime, ho demanava". El portaveu del govern ha afirmat que la postura de l'exconseller de CiU és una "mostra d'hipocresia i d'oportunisme polític", ja que el moment de defensar tots a una l'estació de regionals al centre i recolzar l'Ajuntament en aquesta demanda era l'any 2000 i no ara. Romero ha recordat que el novembre del 2000, el Ple municipal va aprovar per unanimitat l'avanç del Pla General on s'inclouia la proposta municipal d'implantar a l'actual estació de RENFE la parada de trens regionals i un cobriment integral al seu pas per la vila. La Generalitat, amb Pere Macias de conseller de PTOP, no hi va donar suport, com tampoc el Ministeri de Foment ni l'ADIF, amb un govern del PP a Madrid recolzat per la mateixa CiU. Francisco Romero ha dit que "està clar que Pere Macias no va fer els deures que havia de fer quan era conseller i tenia poder de decisió, i ara pretén fer-los tard i quan tècnicament ja no és possible fer l'estació de regionals al centre". El portaveu del govern ha explicat que ara ja no és possible la parada de regionals al centre, primer, perquè el pendent de les vies en aquest punt ja no permet l'aturada del trens de gran velocitat, i segon, perquè una parada de trens regionals necessita una platja de vies de més de 30 m d'amplada (equivalent a l'amplada de la rambla de Nostra Senyora) i les condicions actuals dels murs i del cobriment no ho permeten. Construir l'estació suposaria afectar i expropiar bona part del c/ Comerç, tal com proposava l'avanç de Pla de l'any 2000, que ara ja no té sentit tal com està configurada l'estació. A banda d'aquests condicionants, fer una estació de regionals al centre voldria dir enderrocar el cobriment de les vies de l'AVE i fer obres en una línia d'alta velocitat recentment estrenada i aturar la circulació de trens per una línia utilitzada diàriament per milers de viatgers a través de l'AVE Barcelona-Madrid. A la vista de tot això, el portaveu Francisco Romero ha demanat a CiU que "toqui de peus a terra i que els seus dirigents abandonin l'oportunisme polític en una qüestió que és d'interès estratègic per a la ciutat". Per Romero, demanar ara la parada de regionals al centre trenca el consens assolit per totes les forces polítiques en el Pla Director de l'Alt Penedès, i posa en perill el que diu el Pla d'Infraestructures de la Generalitat i el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya. "Ho tenim a tocar, necessitem consens", ha demanat el regidor.

Notícies

23/06/2008

[Imprimir](#) [Enviar](#)

Nova proposta d'estació central de trens de rodalies de Vilafranca



Imatge virtual de la proposta de nova estació de rodalies, presentat per l'ADIF a l'Ajuntament.

L'ADIF, a requeriment de l'Ajuntament, fa una proposta d'estació central de rodalies de Vilafranca millor integrada en l'entorn.

En els darrers dies l'equip de govern de l'Ajuntament de Vilafranca ha rebut de l'ADIF una nova proposta de remodelació de l'estació de rodalies de Vilafranca i de nous accessos a les andanes soterrades. Aquesta nova proposta és vista amb bons ulls per l'equip de govern ja que **assumeix totalment les demandes que havia fet el consistori** respecte d'un primer estudi que comportava un impacte més important sobre l'entorn més immediat de l'estació.

L'Alcalde de Vilafranca Marcel Esteve i el regidor d'Obres i Projectes, Francisco Romero, han explicat en roda de premsa que, arran de la primera proposta de remodelació de l'estació que va fer l'ADIF, l'equip de govern de l'Ajuntament de Vilafranca va encarregar a l'estudi d'arquitectes Batlle i Roig, que actualment està redactant el projecte d'urbanització de la llosa de cobriment del ferrocarril, un estudi per integrar millor la zona de l'estació al projecte global del cobriment. Aquesta proposta es va traslladar a l'ADIF per tal que la tingués en compte. Passats uns mesos, l'ADIF ha refet la seva primera proposta incorporant els diferents elements que l'Ajuntament demanava en l'estudi de Batlle i Roig i fa uns dies el presentava a l'Ajuntament.

Bàsicament **aquest estudi manté i dóna rellevància a l'edifici històric i patrimonial de l'estació**, que queda millor integrat amb l'entorn. S'assegura la permeabilitat entre la plaça de l'Estació i el nou espai cobert que quedarà sobre les actuals andanes de RENFE. La marquesina actual de l'estació es trasllada a la façana que dóna a la plaça de l'Estació, ja que actualment no té la finalitat d'espera dels viatgers que tenia quan els trens circulaven en superfície. Pel que fa a l'accés a les andanes i les vies, serà a través d'un dels costats de l'edifici de l'estació. Així es podrà accedir a l'andana que va direcció Sant Vicenç de Calders mitjançant ascensors i escales mecàniques. L'accés a l'andana direcció Barcelona es farà a través d'un edifici-pont elevat per sobre del cobriment de les vies, de forma que no comportarà una barrera física a peu pla. Aquest edifici-pont disposarà també d'ascensors i escales mecàniques per accedir a les andanes.

La nova proposta de l'ADIF **dignifica i realça la posició estratègica que té l'edifici de l'estació respecte a tot l'eix cobert del ferrocarril**. A banda d'assegurar la permeabilitat, tant a nivell longitudinal tot al llarg del cobriment com transversal entre la plaça de l'Estació i la zona del carrer del Comerç, la nova opció assumida per l'ADIF comportarà eliminar barreres arquitectòniques i visuals. Es fa més eficient i es dóna singularitat a l'edifici, que adquireix una nova centralitat respecte al seu entorn immediat i respecte a l'eix del cobriment de les vies.